



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 376]

नई दिल्ली, बुधवार, नवम्बर 18, 2015/कार्तिक 27, 1937

No. 376]

NEW DELHI, WEDNESDAY, NOVEMBER 18, 2015/KARTIKA 27, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 6 नवम्बर, 2015

सं. टीएमपी/48/2015-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) कीधारा 48, 49 और 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013, जिन्हें राजपत्र सं. 254 द्वारा अधिसूचना सं. टीएमपी/18/2013-विधि दिनांक 30 सितम्बर, 2013 द्वारा अधिसूचित किया गया था, के अधीन कांडला पत्तन में बीओटी आधार पर बर्थों के पुर्ननिर्माण द्वारा 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो (द्रव्य/कंटेनर कार्गो से इतर) बर्थों के अवार्ड के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु कांडला पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/48/2015-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास (केपीटी)

आवेदक

कोरम:

(i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(सितम्बर 2015 के 22वें दिन पारित)

यह मामला कांडला पत्तन में निर्माण, प्रचालन, हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर बर्थों का पुर्ननिर्माण करते हुए 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो (द्रव्य/कंटेनर कार्गो से इतर) बर्थों के अवार्ड के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने ईमेल दिनांक 16 जून, 2015 द्वारा विषय प्रस्ताव से संबंधित टाइम लाइन्स हमें अग्रेषित की थीं। एमओएस द्वारा निर्धारित की गई उक्त टाइम लाइन्स के अनुसार, केपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के लिए संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदन हेतु 3 अगस्त, 2015 निर्धारित की गई है। इस प्रयोजन के लिए, केपीटी द्वारा टीएमपी को संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने के लिए लक्ष्य तारीख 17 जून, 2015 निर्धारित की गई है। इस संदर्भ में, एमओएस द्वारा लक्षित निर्धारित समय के भीतर प्रशुल्क अनुमोदित करने के लिए यह प्राधिकरण को समर्थ बनाने हेतु एमओएस द्वारा निर्धारित टाइम लाइन्स में निर्धारित तारीखों का अनुपालन करने के लिए हमारे फ़ैक्स दिनांक 17 जून, 2015 द्वारा केपीटी से अनुरोध किया गया था। केपीटी से यह भी सुनिश्चित करने का अनुरोध किया गया था कि वह अपना प्रस्ताव हमारे पत्र दिनांक 12 सितम्बर, 2014 द्वारा केपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को परिचालित की गई जाँच-सूची के अनुसार सभी प्रकार से पूर्ण रूप में दाखिल करें।

3. इस परिप्रेक्ष्य में, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 जून, 2015 द्वारा कांडला पत्तन में निर्माण, प्रचालन, हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर बर्थों का पुर्ननिर्माण करते हुए 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो (द्रव्य/कंटेनर कार्गो से इतर) बर्थों के अवार्ड के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अपना प्रस्ताव दाखिल किया है। तथापि, केपीटी ने

प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक और उन उपयोक्ताओं/भावी आवेदकों की सूची नहीं भेजी थी जिनसे परामर्श किया जाना है। अनुस्मारक के पश्चात्, केपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 3 जुलाई, 2015 द्वारा विषय प्रस्ताव पर परामर्श किए जाने हेतु भावी आवेदकों की सूची और कार्यनिष्पादन मानक भेजे थे।

4.1. केपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 20 जून, 2015 और अपने पत्र दिनांक 3 जुलाई, 2015 में किए गए निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i) "बीओटी आधार पर 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो (द्रव्य/कंटेनर कार्गो से इतर) का विकास" के लिए प्राधिकरण ने अधिसूचना सं. जी. सं. 192 दिनांक 12-11-2008 और इसके शुद्धिपत्र सं. जी.सं. 167 दिनांक 01-09-2009 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क अधिसूचित किया था।
- (ii) अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क के आधार पर, पत्तन ने 13 से 16 कार्गो बर्थों के लिए बोलियां आमंत्रित की थीं। आखिरकार, पत्तन ने बर्थ सं. 13 और 15 के लिए क्रमशः मै. आरएएस इंफ्रापोर्ट प्रा0 लि0 (आरआईपीएल) और मै. जेआरई इंफ्रा प्रा0 लि0 (जेआरई) के साथ रियायत करार किया था।
- (iii) मै. आरआईपीएल और मै. जेआरई ने 13 और 15 बर्थों के वाणिज्यिक प्रचालन क्रमशः 18-02-2013 और 16-11-2013 को शुरू किए थे। मै. जेआरई ने स्वतंत्र अभियंता (आईई) द्वारा जारी किए गए अस्थायी प्रमाणपत्र (पंच सूची के साथ) के साथ वाणिज्यिक प्रचालन शुरू किया था। तथापि, विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर पंच सूची में सूचीबद्ध सभी मर्दों के पूरा नहीं होने की वजह से, अस्थायी सम्पूर्ण प्रमाणपत्र वापिस ले लिया गया था और पंच सूची को पूरा करने तथा सम्पूर्ण प्रमाणपत्र प्राप्त करने के लिए मै. जेआरई को परामर्श नोटिस जारी किया गया था। तदनुसार, 15वें बर्थ का वाणिज्यिक प्रचालन 01-11-2014 से निलंबित कर दिया गया है।
- (iv) वाणिज्यिक प्रचालन के शुरू होने के बाद, दोनों रियायतप्राप्तकर्ताओं ने अपनी कई चिंताएं रखी थीं जैसे पहुंच मार्ग में डुबाव, 11.5 और कम के डुबाव के साथ पोतों के प्रहस्तन में सशर्त अवरोध, 11वें और 12वें बर्थों पर शुष्क कार्गो (कंटेनर कार्गो से इतर) का प्रहस्तन, सामान्य रेल संपर्क, उच्चतर अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क आदि।
- (v) रियायतप्राप्तकर्ताओं की चिंताओं को देखने के लिए, पत्तन ने समाधान कार्रवाई की थी जैसे 01-07-2014 से पहुंच मार्ग में अपेक्षित डुबाव अर्जित किया था, वैकल्पिक सामान्य रेल लाइन बिछाई जा रही है और भंडारण के लिए संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव टीएएमपी को अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया था।
- (vi) इसके अलावा, करार पर हस्ताक्षर करने के बाद, दोनों रियायतप्राप्तकर्ताओं ने केवल दो वर्षों के लिए लाइसेंस शुल्क का भुगतान किया था। इसके अलावा, वाणिज्यिक प्रचालन के शुरू होने के बाद, मै. आरआईपीएल ने दो महीनों के लिए रॉयल्टी का भुगतान किया था जबकि मै. जेआरई ने बिल्कुल रॉयल्टी भुगतान नहीं किया था। तदनुसार, रियायत करार के अनुसार, पत्तन ने सभी बकाया देयताओं का भुगतान करते हुए चूक की स्थिति से बचने के लिए दोनों रियायतप्राप्तकर्ताओं को परामर्श नोटिस जारी किया था।
- (vii) तथापि, दोनों रियायतप्राप्तकर्ता चूक की स्थिति से बचने में विफल रहे थे। तदनुसार, करार के अनुसार, दोनों बर्थों के रियायत करार खत्म करने का प्रस्ताव अनुमोदन के लिए बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत किया गया था।
- (viii) इसी बीच, रियायतप्राप्तकर्ताओं के विभिन्न मुद्दों पर चिंता को देखने के लिए, 20-03-2015 को मंत्रालय के साथ हुई बैठक में, कामराजर पोर्ट लि0 में पुर्ननिर्माण की जा रही परियोजनाओं में से एक के अनुसार दोनों बर्थों का पुर्ननिर्माण करने का एक उपाय सुझाया गया था।
- (ix) तदनुसार, बर्थों के पुर्ननिर्माण पर रियायतप्राप्तकर्ताओं के विचार लेने के बाद, रियायत करार को समाप्त करने के लिए पहले प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव में पुर्ननिर्माण पर एक नोट जोड़ के रूप में बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत किया गया था। बोर्ड ने रियायत करारों का अध्ययन करने, शामिल महत्वपूर्ण मुद्दों का विश्लेषण करने, बकाया देयताओं, आदि पर विस्तार से विचार करने के लिए पांच न्यासियों की एक उपसमिति गठित की गई थी और बोर्ड के समक्ष उपयुक्त समाधान उपाय बृहत् प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत करने का सुझाव दिया गया था।
- (x) उपसमिति ने 29-04-2015 और 15-05-2015 को हुई अपनी दो बैठकों में विभिन्न मुद्दों पर चर्चा की थी और बर्थ सं. 13 और 15 का पुर्ननिर्माण अनुमोदित करने के लिए बोर्ड को अनुशंसा की थी। इन बर्थों के पुर्ननिर्माण के लिए, उपसमिति ने बोर्ड को अनुशंसा की थी कि अनुमोदन के लिए टीएएमपी को संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करें। उपसमिति ने बोर्ड को यह अनुशंसा भी की थी कि संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव बर्थों की उत्पादकता पर मूल्यांकित सर्वोत्तम क्षमता पर आधारित होनी चाहिए।
- (xi) तत्पश्चात्, बोर्ड ने 08-06-2015 को हुई अपनी बैठक में उपसमिति की अनुशंसाएं अनुमोदित की थीं। दोनों रियायतप्राप्तकर्ताओं से अनुरोध किया गया था कि वे 13वें और 15वें कार्गो बर्थ के पुर्ननिर्माण की शर्तों पर अपनी सहमति भेजे।
- (xii) बोर्ड के उपर्युक्त निर्णय के सामंजस्य में, 13वें से 16वें बर्थों के लिए पहले अनुमोदित प्रशुल्क लेनदेन सलाहकार द्वारा संशोधित किए गए हैं।
- (xiii) 13 से 16 कार्गो बर्थों के लिए प्रशुल्क के संशोधन से पहले, संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव पर रियायतप्राप्तकर्ताओं के विचार/सुझाव मांगने के लिए पत्तन अधिकारियों, मै. आरएएस इंफ्रा पोर्ट प्रा0 लि0 (आरआईपीएल) और मै. जेआरई इंफ्रा प्रा0 लि0 (जेआरई) के प्रतिनिधियों की संयुक्त बैठक 17-06-2015 को आयोजित की गई थी। बैठक में, मै. आरआईपीएल ने अपने पत्र सं. आरएएस/केपीटी/2015-16/025 दिनांक 17-06-2015 द्वारा विभिन्न कार्गो की हिस्सेदारी तथा प्रहस्तन दर के साथ अपने सुझाव प्रस्तुत किए थे।

4.2. केपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रशुल्क प्रस्ताव के महत्वपूर्ण बिन्दु निम्नवत् हैं:-

- (i) प्रशुल्क प्रस्ताव प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 पर आधारित है।
- (ii) अनुमानित परियोजना लागत रु. 243.57 करोड़ है। लागत प्रचलित बाजार दरों और केपीटी के प्रचलित दरमान पर परिगणित की गई है। इस लागत में एक पूरे रैक को व्यवस्थित करने के लिए, परियोजनाओं के पुर्ननिर्माण के बाद, 13वें और 15वें कार्गो बर्थ के रियायतप्राप्तकर्ताओं को हस्तांतरित की जाने वाली अतिरिक्त भूमि के विकास की लागत भी शामिल है। तदनुसार, प्रस्ताव में, ऐसी अतिरिक्त भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क पर भी विचार किया गया है।
- (iii) 3 एमएमटीपीए की सर्वोत्तम क्षमता आरआईपीएल द्वारा पत्र दिनांक 17-06-2015 द्वारा प्रेषित प्रेषित कार्गो की हिस्सेदारी और प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए परिगणित की गई है।
- (iv) 2 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ 01-01-2014 को भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क पर निम्नवत् विचार किया गया है, जिसे प्राधिकरण द्वारा जी.सं. 350 दिनांक 04-12-2014 द्वारा अनुमोदित किया गया है।

(क) तट अर्थात् कांडला क्रीक का पश्चिमी किनारा से आधे मील और वॉटर फ्रंट वाली भूमि —	रु. 241.25/मी ² /वार्षिक
(ख) क्रीक के किनारे से आधे मील के बाद की भूमि — मुख्य सड़क पर प्लॉट —	रु. 110.16/मी ² /वार्षिक
- (v) 3 एमएमटीपीए की सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर, 2012-13 से 2014-15 के दौरान 1 से 10 बर्थ पर प्रहस्तित बहुउद्देशीय कार्गो की निकासी और राजस्व अपेक्षा, भंडारण के लिए पूर्व प्रशुल्क की दोबारा गणना की गई है और प्रस्तुत की गई है। यह भंडारण पर पहले प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव दिनांक 02-08-2014 का अधिक्रमण करेगा।

4.3. केपीटी ने निम्नलिखित निवेदन भी किए हैं:-

- (i) अपने स्वयं के पत्तन अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यासों में 2008 दिशानिर्देशों के अधीन प्राधिकरण द्वारा निर्धारित उच्चतम अपफ्रंट प्रशुल्क अंगीकृत नहीं करने के कारण।

“बीओटी आधार पर 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो (द्रव्य/कंटेनर कार्गो से इतर) का विकास” परियोजना के लिए प्राधिकरण ने राजपत्र सं. 192 दिनांक 12-11-2008 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क अधिसूचित किया था। तत्पश्चात्, प्राधिकरण द्वारा पहले जारी किए गए आदेश के लिए राजपत्र सं. 167 दिनांक 01-09-2009 द्वारा एक शुद्धिपत्र जारी किया था। यही प्रहस्तन दरें 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रस्तावित की गई थीं। तथापि, 13वें और 15वें कार्गो बर्थ के बीओटी प्रचालकों द्वारा व्यक्त की गई विभिन्न चिंताओं की वजह से, केपीटी की उपसमिति ने बोर्ड को बर्थ सं. 13 और 15 के पुर्ननिर्माण की अनुशंसा की थी। उपसमिति ने बोर्ड को यह अनुशंसा भी की थी कि संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव बर्थों की उत्पादकता पर मूल्यांकित सर्वोत्तम क्षमता पर आधारित होना चाहिए। इसे बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया था। इसलिए, इसे मै. आरआईपीएल के पत्र दिनांक 17-06-2015 के अनुसार संशोधित किया गया है और यहां पर प्रस्तुत किया गया है।
- (ii) निर्धारित प्रतिमानों से किए गए प्रत्येक विपथन का औचित्य और कारण के साथ से प्रस्तावित विपथनों, यदि कोई हों, के सापेक्ष दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमान।
 - (क) प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन करने वाले उपस्करों की संख्या 20 टन ईएलएल क्रेनों की 3 सं. है। तथापि, प्रशुल्क प्रस्ताव में, मोबाइल हारबर क्रेनों (एमएचसी) की 2 सं. पर विचार किया गया है जो मै. आरआईपीएल द्वारा 13वें कार्गो बर्थ के लिए पहले ही तैनात की जा चुकी हैं। ईएलएल क्रेनों की बजाय एमएचसी पर विचार करने के कारण, दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन दरों के लिए प्रतिमानों की तुलना में बदलाव किया गया है।
 - (ख) विभिन्न घटक समूहों के लिए सुविचारित की जाने वाली प्रहस्तन दरों के लिए प्रतिमान 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित किए गए हैं। तथापि, 13वें कार्गो बर्थ के रियायतप्राप्तकर्ता, अर्थात् मै. आरआईपीएल ने अपने पत्र दिनांक 17-06-2015 द्वारा उपलब्ध करवाई गई वास्तविक प्रहस्तन दरें मौजूदा प्रस्ताव में प्रहस्तन दरों के रूप में विचार की गई हैं।
 - (ग) निःशुल्क अवधि: 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, भंडारण प्रभारों के लिए निःशुल्क अवधि आयात और निर्यात के लिए क्रमशः 5 दिन और 15 दिन है। तथापि, मै. आरआईपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 17-06-2015 द्वारा यथा सुझाव दी गई निःशुल्क अवधि पर विचार किया गया है जोकि प्रचलित केपीटी दरमान के अनुसार है।
- (iii) (क) सर्वोत्तम घाट क्षमता गणना

क्षमता गणना में परिकल्पित कार्गो/पोत की हिस्सेदारी 13वें कार्गो बर्थ, अर्थात् मै. आरआईपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 17-06-2015 द्वारा उपलब्ध करवाई गई कार्गो हिस्सेदारी पर आधारित है।

(ख) सर्वोत्तम यार्ड क्षमता

- (i) पत्तन द्वारा आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित कुल क्षेत्र (वर्ग मी. में)।
मौजूदा भूमि क्षेत्र = 2,33,335 वर्ग मी.
पूर्ण रैक लम्बाई के व्यवस्थापन के लिए आबंटित किए जाने हेतु प्रस्तावित क्षेत्र — 36,665 वर्ग मी.
इसलिए कुल भूमि क्षेत्र = 2,70,000 वर्ग मी.
[केपीटी द्वारा दिए गए भूमि क्षेत्र का जोड़ कुल भूमि क्षेत्र से मेल नहीं खाता है]
- (ii) स्टेकिंग यार्ड के विकास के लिए पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाए जाने के लिए प्रस्तावित यार्ड का क्षेत्र (वर्ग मी. में)
कुल मौजूदा भूमि क्षेत्र = 2,33,335 वर्ग मी.
बर्थ का क्षेत्र = 300 x 55 मी. = 16,500 वर्ग मी.
इसलिए, स्टेक यार्ड का मौजूदा क्षेत्र = 2,33,335-16,500 = 2,16,835 वर्ग मी.
हस्तांतरित किए जाने वाले पूर्ण रैक लम्बाई को व्यवस्थित करने के लिए स्टेकिंग यार्ड हेतु क्षेत्र = 36,665 वर्ग मी.

5. केपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव की प्रमुख विशेषताएं नीचे दी गई हैं:-

(i) परियोजना के संक्षिप्त ब्योरे:

परियोजना का नाम	बीओटी आधार पर 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो (द्रव्य/कंटेनर कार्गो से इतर) बर्थों का विकास
घाट की लम्बाई	300 मी.
घाट की चौड़ाई	55 मी.
कुल भूमि क्षेत्र	मौजूदा भूमि क्षेत्र : 23.33 है० पूर्ण रैक लम्बाई व्यवस्थित करने के लिए अतिरिक्त भूमि: 2.02 है० कुल भूमि क्षेत्र : 25.35 है०
अधिकतम पोत आकार	75000 डीडब्ल्यूटी
सर्वोत्तम क्षमता	3 एमएमटीपीए
घाट के लिए अभिकल्प लदाई	5 टन/वर्ग मी.
जेट्टी के सामने डुबाव	13 मी.
पहुंच चैनल में डुबाव	13 मी. ज्वाभाटार के साथ
अनुमानित पूंजी लागत	243.57 करोड़

(ii) सर्वोत्तम क्षमता:

सर्वोत्तम क्षमता निम्नवत् 3.00 एमएमटीपीए परिगणित की गई है। इस प्रयोजन के लिए, प्रहस्तन दरें 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार सुविचारित नहीं की गई हैं। कार्गो तथा प्रहस्तन दरों की हिस्सेदारी इसके रियायतप्राप्तकर्ता अर्थात् आरआईपीएल द्वारा दिए गए 13वें कार्गो बर्थ के ब्योरे के अनुसार सुविचारित किए गए हैं।

विवरण	मात्राएं
संभावित कार्गो हिस्सेदारी	
खाद्यान्न और उर्वरक	30%
कोयला (ताप कोयला से इतर), चूनापत्थर, खनिज, चीनी, नमक, अयस्क, लौह गुट्टिकाएं और अन्य शुष्क बल्क।	33%
परियोजना कार्गो	4%
इस्पात पाइप, प्लेट, बैगों में तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	18%
इस्पात कोइल्स, स्लैब	5%
लकड़ी के लट्टे	10%
कुल	100.00%
	प्रहस्तन दर टन/दिन
खाद्यान्न और उर्वरक	15000
कोयला (ताप कोयला से इतर), चूनापत्थर, खनिज, चीनी, नमक, अयस्क, लौह गुट्टिकाएं और अन्य शुष्क बल्क।	16500
परियोजना कार्गो	1994

विवरण	मात्राएं
इस्पात पाइप, प्लेट, बैगों में तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	8000
इस्पात कोइल्स, स्लैब	10000
लकड़ी के लट्टे	6500
दिनों की सं.	365.00
सर्वोत्तम कारक	70%
सर्वोत्तम क्षमता (एमएमटीपीएम में)	$= (365 \times 70\% \times (15000 \times 30\% + 16500 \times 33\% + 1994 \times 4\% + 8000 \times 18\% + 10000 \times 5\% + 6500 \times 10\%)) / 10^6 = 3.22$
एमएमटीपीएम में सर्वोत्तम परियोजना क्षमता	3.00

(iii) बर्थ की पूंजी लागत:

विवरण	इकाई	मात्रा	आईएनआर/इकाई	रु. करोड़ों में	विविध	रु. करोड़ों में
सिविल परिसंपत्तियाँ						
बर्थ निर्माण						
पाइल नींव	सं.	415	1214614	50.41	2.52	52.93
सुपर डॉचा	वर्ग.मी.	16500	21,010.00	34.67	1.73	36.40
फ्रेन्डर	सं.	14	1811250	2.54	0.13	2.66
बोलाडस	सं.	28	271056	0.76	0.04	0.80
सभी सुख-साधनों/सुविधाओं के साथ कार्यालय भवन	वर्ग.मी.	500	22,230.00	1.11	0.06	1.17
ढके हुए भंडारण गोदाम	वर्ग मी.	4410	10,426.00	4.60	0.23	4.83
बैंक अप क्षेत्र विकास						
रिवलमेशन						
ओएसजी/बैंक क्षेत्र दीवार का रिवलमेशन	वर्ग मी.	253500	2038.00	51.66	2.58	54.25
सीमाशुल्क घेराबंदी दीवार	वर्ग मी.	300	19310.00	0.58	0.03	0.61
अस्थायी घेराबंदी दीवार	आरएमटी	900	5404.00	0.49	0.02	0.51
आंतरिक सड़क	आरएमटी	2400	8217.00	1.97	0.10	2.07
				148.78	7.44	156.22
अभियांत्रिक और इलैक्ट्रिकल परिसंपत्तियाँ						
मोबाइल हारबर क्रेन	सं	2	312144800	62.43	3.12	65.55
फोर्क लिफ्ट ट्रक 5 मी.टन	सं	4	1899700	0.76	0.04	0.80
फोर्क लिफ्ट ट्रक 10 मी.टन	सं	2	3696000	0.74	0.04	0.78
पेलोडर 10 मी.ट.	सं	3	4015000	1.20	0.06	1.26
घाट ढांचे में अग्निशमन लाइन्स						
i. 200 मी.मी. व्यास डी.आई. लाइन	आरएमटी	278	1904.00	0.05	0.00	0.06
ii. 100 मी.मी. व्यास डी.आई. लाइन	आरएमटी	119	1181.00	0.01	0.00	0.01
बैंकअप क्षेत्र में अग्निशमन लाइन्स	आरएमटी					
i. 200 व्यास डी.आई. लाइन	आरएमटी	2250	1904.00	0.43	0.02	0.45
घाट ढांचे और ओएसजी तथा बैंकअप क्षेत्र में बहुत ऊंचे टावर	आरएमटी	10	700,000.00	0.70	0.04	0.74
विजली आपूर्ति लाइन	एलएस		3000000	0.30	0.02	0.32
अनुषंगी इलैक्ट्रिकल और मैकेनिकल बुनियादी ढांचा	एलएस		50000000	5.00	0.25	5.25
अभियांत्रिक परिसंपत्तियों की कुल लागत				71.63	3.58	75.21
13वें सीबी के लिए आंतरिक रेलवे	आरएमटी	2000	56579.00	11.32	0.57	11.88

विवरण	इकाई	मात्रा	आईएनआर/इकाई	रु. करोड़ों में	विविध	रु. करोड़ों में
पर्यावरणीय उपाय		एलएस	2500000.00	0.25	0.01	0.26
कुल प्रखंड अनुमान				231.97	11.60	243.57
विविध व्यय		5%		11.60		
अनुमानित परियोजना लागत				रु. 243.57 करोड़		

टिप्पणी: उपर्युक्त दरें प्रस्ताव के साथ भेजे गए विस्तृत दर विश्लेषण द्वारा समर्थित किए गए हैं।

(iv) बर्थ की प्रचालन लागत:

(क) बर्थिंग गतिविधि:

क्र.सं.	विवरण	इकाई	मात्रा	आईएनआर./इकाई	रु. करोड़ों में
1	बर्थ की मरम्मत और अनुरक्षण	रु. करोड़ों में	50.58	1%	0.51
2	बीमा	रु. करोड़ों में	50.58	1%	0.51
3	बर्थ और जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क				
	जेटी क्षेत्र	वर्ग मी.	10500.00	241.25	0.25
	जल क्षेत्र	वर्ग मी.	11109.00	120.63	0.13
4	मूल्यहास	रु. करोड़ों में	50.58	3.34%	1.69
	बर्थ की कुल प्रचालन लागत				3.09

(ख) कार्गो प्रहस्तन, भंडारण, विविध:

क्र.सं.	विवरण	इकाई	मात्रा	आईएनआर./इकाई	रु. करोड़ों में	क्र.सं.
1	रोशनी के लिए बिजली	24	केडब्ल्यू एच	5793624	9.63*	5.58
	4000 घंटों के लिए अनुमानित उपस्करों हेतु ईंधन					
	एमएचसी	33.3	लिटर	133200	52.56	0.70
	फोर्क लिफ्ट ट्रक 5 मी.ट.	7	लिटर	28000	52.56	0.15
	फोर्क लिफ्ट ट्रक 10 मी.ट.	10	लिटर	40000	52.56	0.21
	पेलोडर 10 मी.ट.	12	लिटर	48000	52.56	0.25
2	मरम्मतें और अनुरक्षण – सिविल	1%	रु. करोड़ों में	105.76		1.06
	मरम्मतें और अनुरक्षण – अभियांत्रिक	5%	रु. करोड़ों में	75.34		3.77
	मरम्मतें और अनुरक्षण – रेलवे	5%	रु. करोड़ों में	11.88		0.59
3	बीमा	1%	रु. करोड़ों में	192.99		1.93
4	मूल्यहास		रु. करोड़ों में			
	सिविल परिसंपत्तियां	3.34%	रु. करोड़ों में	105.76		3.53
	अभियांत्रिक, इलैक्ट्रिकल और जनोपयोगी सेवाएं	6.75%	रु. करोड़ों में	75.34		5.09
	रेलवे साइड	6.75%	रु. करोड़ों में	11.88		0.80
5	लाइसेंस शुल्क भूमि		वर्ग मी.	230901	241.25	5.57
	लाइसेंस शुल्क-आधे मील के बाद भूमि		वर्ग मी.	28599	110.16	0.32
6	अन्य व्यय	5%	रु. करोड़ों में	192.99		9.65
	कार्गो प्रहस्तन, भंडारण और विविध की कुल प्रचालन लागत					39.19

*बिजली की इकाई दर हेतु गणना जोकि रु. 9.63/इकाई है, अनुलग्नक-कमें दी गई है।

[टिप्पणी: ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए, कंपनी ने प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की संख्या पर विचार नहीं किया है।]

(v) कार्गो प्रहस्तन के लिए राजस्व अपेक्षा:

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	मद विवरण	राशि
1	प्रचालन लागत	39.19
2	केपेक्स का 16 प्रतिशत आरओसीई	30.88
	कुल	70.07

(vi) राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन:

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	मद विवरण	प्रतिशत	राशि
1	प्रहस्तन प्रभार	90%	63.06
2	भंडारण प्रभार	5%	3.50
3	विविध प्रभार	5%	3.50
	कुल	100%	70.07

(vii) बहुउद्देशीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क गणना:

कार्गो प्रहस्तन प्रभार		*प्रहस्तन दर	मी.ट. में प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो	कार्यदिवस	% कार्य दिवस	अपेक्षित राजस्व	प्रहस्तित किया जाने वाले टन		प्रशुल्क रु. में/टन	
विवरण	% हिस्सेदारी	प्रतिदिन मी. ट. में					विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
खाद्यान्न और उर्वरक	30.00%	15000	0.90	60	19%	12.83	810000	90000	141.80	85.08
कोयला, चूनापत्थर, खनिज, चीनी, नमक, अयस्क, लौह गुट्टिकाएं और अन्य शुष्क बल्क।	33.00%	16500	0.99	60	19%	12.83	891000	99000	128.91	77.34
परियोजना कार्गो	4.00%	1994	0.12	60	19%	12.87	108000	12000	1066.69	640.01
इस्पात पाइप, प्लेट, बैगों में तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	18.00%	8000	0.54	68	22%	14.43	486000	54000	265.87	159.52
इस्पात कोइल्स, स्लैब	5.00%	10000	0.15	15	5%	3.21	135000	15000	212.70	127.62
लकड़ी के लट्टे	10.00%	6500	0.30	46	15%	9.87	270000	30000	327.23	196.34
कुल	100.00%		3.00	309	100%	66.03	2700000	300000		

टिप्पणी: 90 प्रतिशत विदेशी कार्गो और 10 प्रतिशत तटीय कार्गो गणनाओं में सुविचारित किया गया है। तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों पर भी विचार किया गया है जोकि विदेशी कार्गो का 60 प्रतिशत है।

(viii) बर्थ किराया प्रभार प्रति जीआरटी प्रति घंटा:

विवरण	
ओपेक्स (रु. करोड़ों में)	3.09
आरओसीई 16 प्रतिशत की दर से (रु. करोड़ों में)	8.09
वार्षिक राजस्व अपेक्षा (रु. करोड़ों में)	11.18
कुल जीआरटी घंटे (मै. आरआईपीएल द्वारा यथा उपलब्ध)	161354833
विदेशी (कुल जीआरटी घंटे x 0.9)	145219349.82
तटीय (कुल जीआरटी घंटे x 0.1 x 0.6)	9681289.99
विदेशी और तटीय जीआरटी घंटों का जोड़	154900639.80
तटीय रियायत	60%
बर्थ किराया प्रभार/जीआरटी घंटा	
विदेशी	$= (11.18 \times 10^7) / (154900639.80) =$ 0.72
तटीय	$= 0.72 \times 60\% =$ 0.43

(ix) विविध प्रभारों के लिए प्रशुल्क गणना:

घटक	राशि
राजस्व अपेक्षा (रु. में)	35000000
सर्वोत्तम क्षमता	3000000
विविध प्रभार रु0/मी.ट.	11.68

(x) कार्यनिष्पादन मानक:

प्रहस्तन दरों और अंतरण भंडारण विराम समय पर केपीटी द्वारा प्रेषित कार्यनिष्पादन मानक 13वें बर्थ के रियायतप्राप्तकर्ता अर्थात् आरआईपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 17 जून 2015 द्वारा उपलब्ध करवाए गए इनपुट पर आधारित हैं। वापसी समय पर कार्यनिष्पादन मानक पत्तनों के मॉडल रियायत करार के अनुसार प्रस्तावित किया गया है।

क्र.सं.	कार्यनिष्पादन मानक	
1.	सकल बर्थ आउटपुट	
	उर्वरक और खाद्यान्न	15000 टन/दिन
	कोयला (ताप कोयला से इतर), चूनापत्थर, खनिज, चीनी, नमक, अयस्क, लौह गुट्टिकाएं और अन्य शुष्क बल्क।	16,500 टन/दिन
	परियोजना कार्गो	1994 टन/दिन
	इस्पात पाइप, प्लेट, बैगों में तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	8000 टन/दिन
	इस्पात कोइल्स, स्लैब	10000 टन/दिन
	लकड़ी के लट्टे	6500 टन/दिन
2.	अंतरण भंडारण विराम समय	
	आयात	
(क)	सामान्य कार्गो	5 दिन
(ख)	लकड़ी के लट्टे	8 दिन
(ग)	कंटेनरों में भरा जाने वाला निर्यात कार्गो	--
(घ)	किसी कारण से वापिस लिया गया निर्यात कार्गो	--
(ङ)	जोखिमपूर्ण सामान	3 दिन
	निर्यात	
(क)	सामान्य कार्गो	15 दिन
(ख)	लकड़ी के लट्टे	--
(ग)	कंटेनरों में भरा जाने वाला निर्यात कार्गो	15 दिन
(घ)	किसी कारण से वापिस लिया गया निर्यात कार्गो	15 दिन
(ङ)	जोखिमपूर्ण सामान	3 दिन
3.	प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालन के लिए वापसी समय	
(क)	(i) परंपरागत कार्गो के लिए ट्रक (एक प्रचालन)	4 घंटे
	(ii) परंपरागत कार्गो के लिए ट्रक (दोहरा प्रचालन)	8 घंटे
(ख)	(i) शुष्क बल्क कार्गो के लिए रैक (एकल प्रचालन)	10 घंटे
	(ii) शुष्क बल्क कार्गो के लिए रैक (दोहरा प्रचालन)	18 घंटे

(xi) तदनुसार, पत्तन ने निम्नलिखित अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है:

(क) बर्थ किराया प्रभार:

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (रु. में)	तटीय पोत (रु. में)
1.	सभी पोत	0.72	0.43

(ख) कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में (प्रति टन)	
		विदेशी	तटीय
(क)	उर्वरक और खाद्यान्न	141.80	85.08
(ख)	कोयला (ताप कोयला से इतर), चूनापत्थर, खनिज, चीनी, नमक, अयस्क, लौह गुट्टिकाएँ और अन्य शुष्क बल्क।	128.91	77.34
(ग)	परियोजना कार्गो	1066.69	640.01
(घ)	इस्पात पाइप, प्लेट, बैगों में तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	265.87	159.52
(ङ)	इस्पात कोइल्स, स्लैब	212.70	127.62
(च)	लकड़ी के लट्टे	327.23	196.34

टिप्पणी:

ऊपर निर्धारित प्रहस्तन प्रभार (i) पोत से कार्गो की उतराई, भंडारण के प्वाइंट तक उसके नौभरण तथा स्थानांतरण सहित, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण और आयात कार्गो के मामले में ट्रकों पर लदाई (ii) स्टेकयार्ड में ट्रकों से कार्गो की उतराई, 15 दिनों की अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, लदाई प्वाइंट को कार्गो का स्थानांतरण और स्टोवडोरिंग सहित जलयान पर लदाई हेतु समेकित प्रभार है। इस समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर, जहाँ कहीं आवश्यक हो, की आपूर्ति शामिल है।

(ग) भंडारण प्रभार:

(i) निःशुल्क अवधि:

क्र.सं.	विवरण	आयात	निर्यात
1.	सामान्य कार्गो	5 दिन	15 दिन
2.	लकड़ी के लट्टे	8 दिन	--
3.	कंटेनरों में भरा जाने वाला निर्यात कार्गो	--	15 दिन
4.	किसी कारण से वापिस लिया गया निर्यात कार्गो	--	15 दिन
5.	जोखिमपूर्ण सामान	3 दिन	3 दिन

(ii) आयात के लिए:

(दर रु. में प्रति मी.ट. प्रतिदिन)

क्र.सं.	घटक	निःशुल्क अवधि के बाद प्रथम सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 2रें सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 3रें सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 4थें सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 5वें सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 6वें सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 7वें सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 8वें सप्ताह और आगे हेतु दर
(क)	सभी प्रकार के कार्गो	0.27	0.41	0.54	0.54	0.54	0.54	0.54	0.54

(iii) निर्यात के लिए:

(दर रु. में प्रति मी.ट. प्रतिदिन)

क्र.सं.	घटक	निःशुल्क अवधि के बाद प्रथम सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 2रें सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 3रें सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 4थें सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 5वें सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 6वें सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 7वें सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 8वें सप्ताह और आगे हेतु दर
(क)	सभी प्रकार के कार्गो	0.27	0.41	0.54	0.54	0.54	0.54	0.54	0.54

(घ) विविध प्रभार:

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में (प्रति टन)
(i)	सभी प्रकार के कार्गो	11.68

ऊपर निर्धारित विविध प्रभार सभी विविध सेवाओं जैसे घाट पर कार्गो सफाई, कार्गो का भारतोलन, धूल निवारण आदि के लिए समेकित प्रभार है।

6. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केपीटी के प्रस्ताव दिनांक 20 जून 2015 और केपीटी के ईमेल दिनांक 3 जुलाई 2015 की प्रति संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी आवेदकों (केपीटी द्वारा यथा सुझाए गए अनुसार) को उनकी टिप्पणियां 13 जुलाई 2015 तक देने के लिए अग्रेषित की गई थी और साथ ही साथ इसकी एक-एक प्रति इस प्राधिकरण और केपीटी को भी भेजी गई थी। हमें केवल मै. ऋषि शिपिंग और मै. इंटरनेशनल कार्गो टर्मिनल्स एंड इंफ्रास्ट्रक्चर प्रा0 लि0 (पूर्व में, मै. यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज ऑफ इंडिया (प्रा0) लि0) से टिप्पणियां प्राप्त हुई थीं जिन्हें केपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित किया गया था। केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 जुलाई 2015 द्वारा मै. ऋषि शिपिंग की टिप्पणियों पर उसकी अभ्युक्तियां भेजी थीं और मै. इंटरनेशनल कार्गो टर्मिनल्स एंड इंफ्रास्ट्रक्चर प्रा0 लि0 की टिप्पणियों पर केपीटी की अभ्युक्तियां प्राप्त नहीं हुई थीं।

7. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 16 जुलाई 2015 को केपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। केपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण पेश किया था। संयुक्त सुनवाई में, केपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों/भावी आवेदकों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

8.1. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, केपीटी से हमारे पत्र दिनांक 22 जुलाई 2015 द्वारा अनुरोध किया गया था कि संयुक्त सुनवाई की कार्यवाहियों के दौरान प्रकट हुए निम्नलिखित बिन्दुओं पर कार्रवाई की जाए:-

- (i) केपीटी मै. ऋषि शिपिंग द्वारा किए गए लिखित निवेदन और आगे की टिप्पणियों दिनांक 22 जुलाई 2015 पर टिप्पणियां तत्काल भेजे।
- (ii) मै. जेआरई इंफ्रा प्रा0 लि0 (जेआरईआईपीएल) अपने द्वारा संयुक्त सुनवाई में किए गए निवेदन 3 दिनों के भीतर अर्थात् 19 जुलाई 2015 तक भेजें। उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं को उनकी टिप्पणियां, यदि कोई हों, केपीटी और इस प्राधिकरण को 3 दिनों के भीतर भेजनी थीं।
- (iii) भावी बोलीदाताओं/उपयोक्ताओं ने विषय प्रस्ताव पर संयुक्त सुनवाई में टिप्पणियां की थीं। संयुक्त सुनवाई में यथा प्रतिवेदित अंशधारकों द्वारा की गई टिप्पणियों पर टिप्पणियों की प्रति केपीटी को अग्रेषित की गई थी। केपीटी को संयुक्त सुनवाई में अंशधारकों के निवेदनों पर अपना प्रत्युत्तर 23 जुलाई 2015 तक भेजना था।
- (iv) केपीटी हमारे पत्र दिनांक 20 जुलाई 2015 द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर अपना प्रत्युत्तर 23 जुलाई 2015 तक भेजे।

8.2. संयुक्त सुनवाई में, मै. जेआरई इंफ्रा प्रा0 लि0 (जेआरईआईपीएल) संयुक्त सुनवाई में उनके द्वारा किए गए निवेदन 3 दिनों के भीतर अर्थात् 19 जुलाई 2015 तक केपीटी और इस प्राधिकरण को लिखित में भेजने के लिए सहमत हो गया था। जेआरईआईपीएल से हमारे पत्र दिनांक 22 जुलाई 2015 द्वारा अनुरोध किया गया था कि वह संयुक्त सुनवाई में किए गए निवेदनों की लिखित में पुष्टि केपीटी तथा इस प्राधिकरण को तत्काल भेजे।

8.3. संयुक्त सुनवाई में, उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं को विषय प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां, यदि कोई हों, 3 दिनों के भीतर अर्थात् 19 जुलाई 2015 तक केपीटी और टीएमपी को भेजने की अनुमति दी गई थी।

9. संयुक्त सुनवाई में निर्णीत कार्रवाई बिन्दु के संदर्भ में उपर्युक्त पैरा 8.1.(i) में बताया गया है, केपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 22 जुलाई 2015 और 14 अगस्त 2015 द्वारा मै. ऋषि शिपिंग द्वारा किए गए लिखित निवेदनों पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। केपीटी ने मै. ऋषि शिपिंग द्वारा अनुगामी टिप्पणियों दिनांक 22 जुलाई 2015 पर अपना जवाब नहीं भेजा था।

10. उपर्युक्त पैरा में 8.1.(ii), 8.2., 8.3. में बताई गई संयुक्त सुनवाई में निर्णीत कार्रवाई बिन्दु के संदर्भ में, केपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 14 अगस्त 2015 द्वारा जेआरईआईपीएल और अन्य उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर प्रत्युत्तर दिया था।

11. उपर्युक्त पैरा 8.1.(iii) में बताई गई संयुक्त सुनवाई में निर्णीत कार्रवाई बिन्दु के संदर्भ में, केपीटी ने संयुक्त सुनवाई में अंशधारकों द्वारा किए गए निवेदनों जिन्हें हमारे पत्र दिनांक 22 जुलाई 2015 द्वारा केपीटी को अग्रेषित किया गया था, पर अपना प्रत्युत्तर अनुस्मारकों के बावजूद नहीं भेजा था।

12. उपर्युक्त पैरा 8.1.(iv) में बताई गई संयुक्त सुनवाई में निर्णीत कार्रवाई बिन्दु के संदर्भ में, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 12 अगस्त 2015 और ईमेल दिनांक 16 सितम्बर 2015 द्वारा हमारे पत्र दिनांक 20 जुलाई 2015 द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर अपना प्रत्युत्तर भेजा था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उसपर केपीटी द्वारा प्रेषित उत्तर नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	केपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
(1)	बर्थ सं. 13 से 16 के पुर्ननिर्माण के संबंध में उपयुक्त प्रश्न:	
(i)	आवरण पत्र में केपीटी के प्रस्ताव में बताया गया है कि बर्थ सं. 13 और 15 में दो बीओटी प्रचालकों अर्थात् क्रमशः मै. आरएस इंफ्रा पोर्ट प्रा0 लि0 (आरआईपीएल) और मै. जेआरई इंफ्रा प्राइवेट लिमिटेड (जेआरई) के साथ हुए रियायत करार को समाप्त करने का प्रस्ताव उसके बोर्ड के अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया गया था। प्रस्ताव से यह स्पष्ट नहीं है कि क्या समाप्ति नोटिस दोनों बीओटी प्रचालकों को जारी किया गया है। यदि हां, तो उसकी प्रति भेजें।	नहीं। समाप्ति नोटिस 13वें और 15वें कार्गो बर्थ के रियायतप्राप्तकर्ताओं को जारी नहीं किया गया है।

	यदि नहीं, तो केपीटी निम्नलिखित बिन्दुओं पर टिप्पणी/स्पष्टीकरण भेजे:—	
	(क) क्या दो बीओटी प्रचालकों अर्थात् आरआईपीएल और जेआरई को पहले से लाइसेंस पर दिए गए बर्थों के लिए बोली पुनः आमंत्रित करना तत्संबंधी रियायत करार के अधीन मान्य है। यह पूरी तरह से केपीटी पर है कि वह अपनी परियोजना के पुर्ननिर्माण के लिए अपना प्रस्ताव कानूनी रूप से मान्य को सुनिश्चित करे और बर्थ सं. 14 तथा 16 के साथ इन दो बर्थों के लिए पुनःनिविदा आमंत्रित करे।	चूंकि हस्ताक्षरित रियायत करार में दो बीओटी प्रचालकों अर्थात् आरआईपीएल और जेआरई को पहले से लाइसेंस पर दिए गए बर्थों के लिए बोली पुनः आमंत्रित करने के लिए किसी विशिष्ट प्रावधान के बारे में नहीं बताया गया है। तथापि, बर्थों को अधिक प्रभावी और कुशल उपयोग करने के लिए, केपीटी ने 13वीं और 15वीं कार्गो बर्थ परियोजनाओं के पुर्ननिर्माण का निर्णय लिया है। केपीटी परियोजना सं. 13 और 15 के पुर्ननिर्माण के लिए प्रस्ताव की कानूनी मान्यता सुनिश्चित करेगा। इसके अलावा, केपीटी 13वें और 15वें बर्थ के पुर्ननिर्माण की बोली प्रक्रिया की कार्यवाही शुरू करने से पहले सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन प्राप्त करेगा।
	(ख) बर्थ सं. 13 और 15 के पुर्ननिर्माण के लिए केपीटी द्वारा नियुक्त उप समिति को अनुलग्नक ख – केपीटी को संबोधित आरआईपीएल पत्र दिनांक 15 मई 2015 और अनुलग्नक ग – जेआरई पत्र दिनांक 15 मई 2015 से यह देखा गया है कि इन दोनों बीओटी प्रचालकों ने परियोजना के पुनः निविदाकरण के प्रयोजन के लिए केपीटी द्वारा पालन की जाने वाली विभिन्न शर्तें रखी हैं। इस प्राधिकरण का अधिकार क्षेत्र केपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के मद्देनजर लागू संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश का अनुसरण करते हुए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण तक सीमित है। बर्थ सं. 13 और 15 के पुर्ननिर्माण हेतु केपीटी और केपीटी द्वारा नियुक्त उपसमिति को आरआईपीएल और जेआरई द्वारा कही गई बातें पूरी तरह से केपीटी, लाइसेंसदाता होने के नाते, के ध्यान रखने के लिए है।	इसे नोट किया गया है।
	(ग) केपीटी ने प्रस्ताव में बताया है कि आरआईपीएल और जेआरई दोनों से अनुरोध किया गया था कि वे बर्थ सं. 13 और 15 के पुर्ननिर्माण की शर्तों के लिए अपनी सहमति दें। बर्थ सं. 13 और 15 के पुर्ननिर्माण और बर्थ सं. 13 और 15 के पुनः निविदाकरण की शर्तों पर सहमति देते हुए केपीटी द्वारा प्राप्त की गई आरआईपीएल और जेआरई की सहमति भेजे।	यह अनुबंध-1 रूप में संलग्न किया गया है।
(ii)	केपीटी ने विभिन्न बिन्दुओं पर बताया है कि उसका प्रस्ताव 13वें बर्थ के प्रचालक अर्थात् मै. आरआईपीएल द्वारा उसे दिए गए ब्योरों पर आधारित है। उदाहरणार्थ, कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी, कार्गो प्रहस्तन दरें, जीआरटी घंटे, निःशुल्क अवधि आदि। चूंकि यह प्रस्ताव 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए 2013 दिशानिर्देशों के अधीन दाखिल किया गया है, इसलिए 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमान प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क में पहुंचने के लिए अनुसरित किया जाना है। अतः केपीटी अपने प्रस्ताव की समीक्षा करे और किसी वैयक्तिक प्रचालक द्वारा दिए गए पैरामीटरों पर विश्वास करने की बजाय 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के अनुपालन में संशोधित प्रस्ताव दाखिल करे।	कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी पिछले वर्ष अर्थात् 2014-15 के दौरान केपीटी में प्रहस्तित वास्तविक शुष्क कार्गो पर आधारित है सिवाय परियोजना कार्गो और प्रहस्तन दरें प्रत्येक 60 टन क्षमता की दो एचएमसी पर विचार करते हुए 2008 के टीएमपी दिशानिर्देशों के आधार पर सुविचारित की गई हैं सिवाय कार्गो की कुछ श्रेणियों में विषयपत्र के जोकि निम्नवत् है:— 'परियोजना कार्गो' जिसके लिए प्रहस्तन दर 2014-15 के दौरान केपीटी में अर्जित वास्तविक प्रहस्तन दर के आधार पर विचार किया गया है क्योंकि 'परियोजना कार्गो' श्रेणी टीएमपी दिशानिर्देश 2008 में उल्लिखित नहीं की गई है। 'स्टील कार्गो' – स्टील कार्गो जैसे स्टील कोइल्स, स्टील प्लेटें और स्टील स्लैबों की आउटपुट दर स्टील कार्गो अर्थात् स्टील पाइपों, स्टील तार बंडलों और स्टील बारों के मुकाबले अधिक है। कांडला में, वर्ष 2014-15 के दौरान, 10,000 टन/दिन से अधिक की उत्पादकता स्टील कोइलों, स्टील पाइपों और स्टील प्लेटों के प्रहस्तन में अर्जित की गई है। इसलिए, ऐसे स्टील कार्गो की दर 11000 टन/दिन सुविचारित की गई है। 'लकड़ी के लट्टे' – वर्ष 2013-14 के दौरान बर्थ सं. 13 में लकड़ी के प्रहस्तन के लिए, अर्जित औसत आउटपुट लगभग 6836 मी.ट./दिन है। वर्ष 2014-15 के दौरान केपीटी बर्थ सं. 1 से 12 में लकड़ियों के प्रहस्तन के लिए, अर्जित आउटपुट 9500 मी.ट./दिन से 5500 मी.ट./दिन भिन्न है। टिम्बर पोतों का औसत आउटपुट जिसमें बर्थ सं. 1 से 12 पर एक अभिकर्ता शामिल है, 6834 मी.ट./दिन है। इसलिए, 7000 मी.ट./दिन का औसत आउटपुट टिम्बर के लिए सुविचारित किया गया है। जीआरटी घंटे वर्ष 2014-15 में केपीटी में शुष्क कार्गो के वास्तविक प्रहस्तन पर भी आधारित है। निःशुल्क अवधि टीएमपी दिशानिर्देश

		<p>2008 के अनुसार सुविचारित की गई है। टीएएमपी दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुपालन में संशोधित प्रस्ताव यहां पर संलग्न किया गया है।</p> <p>(*कांडला पत्तन में, कोयले की प्रतिशत हिस्सेदारी अधिक है क्योंकि कोयला यातायात में ओटीबी में पोतों द्वारा उतारा गया कार्गो भी शामिल है जोकि लम्बाई अवरोधों की वजह से हैं और तुना-तेकरा के शुरू होने के बाद, कोयला यातायात तुना-तेकरा को विपथित हो सकता है। इसके अलावा, परियोजना कार्गो हिस्सेदारी इन कारणों से बहुत कम है कि कांडला बर्थ सदैव अभिग्रहीत रहे हैं जबकि परियोजना कार्गो पोत ऐसे पत्तन पर आना वहन नहीं कर सकते जहां बर्थिंग-पूर्व विराम विलंब हो। परियोजना कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी 2 प्रतिशत लेने का प्रस्ताव किया गया है और उस सीमा तक कोयला यातायात कम किया गया है।)</p> <p>टिप्पणी: कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी और प्रहस्तन दरों के लिए समर्थक दस्तावेज अनुलग्नक 7 रूप में अनुलग्न किए गए हैं।</p>
(2)	सामान्य:	
(i)	बर्थ सं. 13 और 15 के पुर्ननिर्माण के लिए केपीटी द्वारा नियुक्त उप समिति द्वारा आयोजित दो बैठकों दिनांक 29-4-2014 और 15-5-2015 का उल्लेख करते हुए प्रस्ताव में अनुलग्नक-I है। जबकि 15-5-2015 को हुई बैठक के कार्यवृत्तों की प्रति प्राप्त हो चुकी है, दिनांक 29-04-2014 के कार्यवृत्तों की प्रति संलग्न नहीं पाई गई है।	29-04-2015 बैठक के कार्यवृत्तों की प्रति अनुलग्नक 2 रूप में संलग्न की गई है।
(ii)	उपसमिति की अनुशंसाएँ अनुमोदित करते हुए केपीटी 8 जून 2015 को हुई बोर्ड बैठक की प्रति अग्रेषित करे।	इसे अनुलग्नक 3 रूप में संलग्न किया गया है।
(iii)	केपीटी संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव (जिसमें पत्तन आने वाले समय में प्रस्तुत करने के लिए सहमत था) अनुमोदित करते हुए पत्तन के न्यासी बोर्ड के अनुमोदन की प्रति अग्रेषित करे।	<p>दिनांक 19-06-2015 को टीएएमपी को 13वें से 16वें कार्गो बर्थ के लिए संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव भेजने के बाद, कोई बोर्ड बैठक आयोजित नहीं की गई है। तथापि, 13वें से 16वें कार्गो बर्थों के लिए संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव के अनुमोदन पर बोर्ड के अनुसमर्थन की मांग करता बोर्ड नोट इसकी अनुगामी बोर्ड बैठक के लिए न्यासी बोर्ड के बीच पहले ही परिचालित किया गया है। बोर्ड के अनुमोदन के बाद, यह टीएएमपी को संप्रेषित किया जाएगा।</p> <p>केपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 16 सितम्बर 2015 द्वारा बताया है कि केपीटी ने 28 अगस्त 2015 को हुई अपनी बैठक में संकल्प सं. 46 द्वारा 13वें से 16वें बर्थों के लिए संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव अनुमोदित करने और टीएएमपी को अनुमोदन हेतु भेजने हेतु अनुसमर्थन अनुमोदित किया था। बोर्ड संकल्प की प्रति भेजी गई है।</p>
(iv)	केपीटी के प्रस्ताव में बताया गया है कि व्यवहार्यता रिपोर्ट लागू नहीं है। कृपया बताएं कि यह पुर्ननिर्मित परियोजना के लिए क्यों लागू नहीं है।	चूंकि, यह प्रचालनाधीन परियोजनाओं के पुर्ननिर्माण हेतु प्रस्ताव है, इसलिए व्यवहार्यता रिपोर्ट लागू नहीं होती है।
(v)	<p>इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/26/2013-केपीटी दिनांक 9 अक्टूबर 2013 द्वारा केपीटी के साथ विचार-विमर्श से जेआरई के प्रस्ताव के आधार पर 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन यथा अपेक्षित बीओटी प्रचालक अर्थात् जेआरई के नाम में दरमान (एसओआर) अधिसूचित किए थे। उक्त आदेश में, केपीटी की टिप्पणियां कि आईआईटी मद्रास, स्वतंत्र अभियंता ने परियोजना के लिए अस्थायी सम्पूर्ण प्रमाणपत्र जारी किया था, जेआरई के नाम से एसओआर अधिसूचित करने के लिए विश्वास किया गया था। मौजूदा प्रस्ताव में, केपीटी ने बताया है कि उसने दिनांक 1-11-2014 से जेआरई के बर्थ सं. 15 के प्रचालन को निलंबित कर दिया है। उपसमिति की दिनांक 15-5-2015 की बैठक के कार्यवृत्तों के पैरा (v) (एम) में बताया गया है कि जेआरई को सीए के अनुसार परियोजना पूरी करनी चाहिए और करार की शर्तों के अनुसार स्वतंत्र अभियंता से सम्पूर्ण प्रमाणपत्र प्राप्त करना चाहिए। उपर्युक्त परिस्थितियों में, केपीटी स्पष्ट करे कि क्या स्वतंत्र अभियंता का सम्पूर्ण प्रमाणपत्र प्राप्त किया गया है। यदि नहीं, लाइसेंसदाता पत्तन होने के नाते केपीटी कृपया यह प्रमाणित करे कि क्या अक्टूबर 2013 में जेआरई के लिए अधिसूचित दरों की अधिसूचना को वापिस लिए जाने की जरूरत है क्योंकि जेआरई का प्रचालन केपीटी द्वारा निलंबित किया गया है।</p>	<p>यहां यह स्पष्ट किया जाता है कि मै. जेआरई ने बर्थ सं. 15 के लिए स्वतंत्र अभियंता का सम्पूर्ण प्रमाणपत्र प्राप्त नहीं किया है। केपीटी ने वर्तमान रियायतप्राप्तकर्ताओं द्वारा मौजूदा बर्थ के प्रचालन को जारी रखने के समय परियोजनाओं के पुर्ननिर्माण का निर्णय लिया है। इसके अलावा, केपीटी द्वारा अनुमोदित पुर्ननिर्माण की शर्तों में से एक के अनुसार, मै. जेआरई रियायत करार के अनुसार परियोजना पूरी करेगा और भविष्य में प्रचालन के लिए करार की शर्तों के अनुसार स्वतंत्र अभियंता से सम्पूर्ण प्रमाणपत्र प्राप्त करेगा। इस संबंध में, मै. जेआरई ने पुर्ननिर्माण की शर्तों पर अपनी सहमति भी दी है। इसलिए, अक्टूबर 2013 आदेश में अधिसूचित बर्थ सं. 15 हेतु दरमानों की अधिसूचना को वापिस लेने की आवश्यकता नहीं होगी।</p>

(vi)	इस प्राधिकरण ने अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु सरकार द्वारा जारी किए गए 2008 के दिशानिर्देशों के प्रावधानों का अनुसरण करते हुए 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के विकास के लिए “अपफ्रंट” प्रशुल्क अनुमोदित किया था। केपीटी ने बीओटी आधार पर 13वें और 15वें बर्थ की परियोजना भी अवार्ड की थी। वर्ष 2013 में सरकार द्वारा “संदर्भ” प्रशुल्क दिशानिर्देश जारी करने के बाद, “अपफ्रंट” प्रशुल्क का निर्धारण अब मौजूद नहीं रह गया है। ऐसी स्थिति में, पहले से अवार्ड किए गए बर्थों के लिए पहले से निर्धारित “अपफ्रंट” प्रशुल्क के संशोधन का प्रश्न ही नहीं उठता है। ऐसी स्थिति में, संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए केपीटी द्वारा मांगा गया अनुमोदन अब मौजूद वस्तुओं की योजना में फिट नहीं बैठता है। अतः केपीटी “संदर्भ” प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने की बजाय संशोधित प्रशुल्क प्रस्तावित करने का कारण स्पष्ट करे।	13वें से 16वें कार्गो बर्थों के लिए प्रस्तावित संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के अनुच्छेद 2.2 और 2.4 को इनवोक करते हुए 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए 2013 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन दाखिल किया गया है।												
(vii)	केपीटी ने आवरण पत्र में बताया है कि कामराजर पोर्ट लिमिटेड में पुर्ननिर्मित की जा रही परियोजना में से एक के अनुसार दोनों बर्थों के पुर्ननिर्माण के लिए पोत परिवहन मंत्रालय के साथ 20 मार्च 2015 को हुई बैठक में एक उपाय का सुझाव दिया गया था। इस संदर्भ में, केपीटी निम्नलिखित भेजे:—													
	(i) पुर्ननिर्माण पर बोर्ड की टिप्पणी के साथ उसके न्यासी बोर्ड के समक्ष केपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई पुर्ननिर्माण पर टिप्पणी की प्रति।	अनुलग्नक 4 रूप में इसे संलग्न किया गया है।												
	(ii) 13वें और 15वें कार्गो बर्थ के पुर्ननिर्माण की शर्तें।	पुर्ननिर्माण की शर्तें संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव के साथ 15-5-2015 को हुई केपीटी की उपसमिति की बैठक के (08-06-2015 को हुई इसकी बैठक में बोर्ड में अनुमोदित) कार्यवृत्तों के अधीन पहले ही उपलब्ध करवाई जा चुकी है।												
	(iii) प्रस्ताव का एक प्रमुख आकर्षण एक पूर्ण रैक व्यवस्थित करने के लिए 13वें और 15वें बर्थ के रियायतप्राप्तकर्ताओं को अतिरिक्त भूमि का आबंटन है। इसके अलावा, पुर्ननिर्माण का कोई अन्य पहलू प्रस्ताव में नहीं दर्शाया गया है। अतः, केपीटी निम्नलिखित रूप में परिकल्पित पुर्ननिर्माण भेजे: (क) बर्थ विशेषताएं (ख) प्रहस्तन उपस्कर की तैनाती (ग) क्षमता यदि बर्थ विशेषता के रूप में पुर्ननिर्माण, उपस्कर प्रोफाइल और क्षमता परिकल्पित नहीं है तो केपीटी यह स्पष्ट करे कि पत्तन कैसे यह मानता है कि परियोजना पुर्ननिर्मित की जा रही है। केपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में यथा सूचीबद्ध केपीटी और मौजूदा प्रचालकों के बीच मौजूदा मुद्दे प्रशुल्क में संशोधन की मांग करते हुए औचित्यपरक कारण नहीं हो सकते।	बर्थ सं. 13 और 15 के पुर्ननिर्माण के विभिन्न पहलू 15-05-2015 को हुई केपीटी की उपसमिति की बैठक के कार्यवृत्तों जिन्हें 08-06-2015 को हुई उसकी बैठक में बोर्ड द्वारा अनुमोदित भी किया गया है, में पहले ही उपलब्ध करवाया गया है। इसमें निम्न का उल्लेख किया गया है:— (क) बर्थ विशेषता ऐसी ही रहेगी (ख) निम्नलिखित प्रहस्तन उपस्करों पर विचार किया गया है: <table><tr><td>प्रत्येक 60 टन क्षमता की मोबाइल हारबर क्रेन – 2 सं.</td></tr><tr><td>फोर्क लिफ्ट 30 मी.ट. – 3 सं.</td></tr><tr><td>फोर्क लिफ्ट 35 मी.ट. – 3 सं.</td></tr><tr><td>पे लोडर 10 मी.ट. – 3 सं.</td></tr><tr><td>200 टन का हिताची – 2 सं.</td></tr><tr><td>हिताची 350 टन – 2 सं.</td></tr><tr><td>डम्पर 20 मी.ट. – 8 सं.</td></tr><tr><td>ट्रेलर – 8 सं.</td></tr><tr><td>ट्रक – 8 सं.</td></tr><tr><td>टिम्बर ग्रेन्स – 2 सं.</td></tr><tr><td>पे लोडरों के लिए फोर्क – 6 सं.</td></tr><tr><td>भंडारण क्षेत्र के लिए पे लोडर (10 मी.ट.) – 3 सं.</td></tr></table> (ग) बर्थ की क्षमता 1.5 एमटीपीए से बढ़ाकर 2.94 एमटीपीए की गई है।	प्रत्येक 60 टन क्षमता की मोबाइल हारबर क्रेन – 2 सं.	फोर्क लिफ्ट 30 मी.ट. – 3 सं.	फोर्क लिफ्ट 35 मी.ट. – 3 सं.	पे लोडर 10 मी.ट. – 3 सं.	200 टन का हिताची – 2 सं.	हिताची 350 टन – 2 सं.	डम्पर 20 मी.ट. – 8 सं.	ट्रेलर – 8 सं.	ट्रक – 8 सं.	टिम्बर ग्रेन्स – 2 सं.	पे लोडरों के लिए फोर्क – 6 सं.	भंडारण क्षेत्र के लिए पे लोडर (10 मी.ट.) – 3 सं.
प्रत्येक 60 टन क्षमता की मोबाइल हारबर क्रेन – 2 सं.														
फोर्क लिफ्ट 30 मी.ट. – 3 सं.														
फोर्क लिफ्ट 35 मी.ट. – 3 सं.														
पे लोडर 10 मी.ट. – 3 सं.														
200 टन का हिताची – 2 सं.														
हिताची 350 टन – 2 सं.														
डम्पर 20 मी.ट. – 8 सं.														
ट्रेलर – 8 सं.														
ट्रक – 8 सं.														
टिम्बर ग्रेन्स – 2 सं.														
पे लोडरों के लिए फोर्क – 6 सं.														
भंडारण क्षेत्र के लिए पे लोडर (10 मी.ट.) – 3 सं.														
(3)	सर्वोत्तम क्षमता:													
(i)	केपीटी का प्रस्ताव बर्थ सं. 13 से 16 के प्रत्येक हेतु 2 एचएमसी पर विचार करता है। केपीटी ने बताया है कि प्रहस्तन दर बर्थ सं. 13 के रियायतप्राप्तकर्ता अर्थात् मै. आरआईपीएल द्वारा उपलब्ध करवाई गई वास्तविक प्रहस्तन दर के आधार पर सुविचारित की गई है। तथापि, उपसमिति ने बोर्ड को अनुशंसा की है कि प्रस्ताव बर्थों की उत्पादकता पर मूल्यांकित सर्वोत्तम क्षमता पर आधारित होना चाहिए। इस संदर्भ में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:—													
	(क) एचएमसी की क्षमता दर्शाएं क्योंकि प्रस्ताव में एचएमसी की क्षमता के बारे में उल्लेख नहीं किया गया है।	प्रत्येक एचएमसी की क्षमता 60 टन है और एमएचसी हेतु दर यथा संलग्न किए गए संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव में लागत गणनाओं में तदनुसार संशोधित किए गए हैं।												

<p>(ख) 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए दाखिल किया गया प्रस्ताव इबिड दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों का अनुसरण करने की अपेक्षा करता है। मै. आरआईपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक प्रहस्तन दर के आधार पर केपीटी द्वारा मूल्यांकित सर्वोत्तम क्षमता 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तनदर प्रतिमानों के अनुसार नहीं पाया गया है। इसलिए, को प्रहस्तन दरों की समीक्षा करने और सर्वोत्तम क्षमता का पुनः मूल्यांकन करने की आवश्यकता है।</p> <p>2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित आउटपुट प्रतिमान अर्थात् 30,000 टन पार्सल आकार से अधिक के पोत के लिए शुष्क बल्क (खाद्यान्न और उर्वरक) हेतु 10,000 टन प्रतिदिन, कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि के लिए 10,000 टन प्रतिदिन, बल्क कार्गो तथा स्टील एवं बैग वाले कार्गो के लिए 4,000 टन प्रतिदिन और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 2,500 टन प्रतिदिन 20 टन लेवल लफिंग क्रैन की 3 सं. कुल 60 टन के संदर्भ में है। उपर्युक्त प्रतिमानों पर विचार किया जा सकता है यदि बर्थ सं. 13 से 16 के प्रत्येक बर्थ पर एचएमसी 60 टन एचएमसी हो।</p> <p>100 टन एचएमसी के लिए, इस प्राधिकरण ने 12,500 टन प्रतिदिन पर शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और बैग वाले कार्गो (ब्रेक बल्क) के लिए 6,000 टन प्रतिदिन और 100 टन एचएमसी की तैनाती शामिल करते हुए वीपीटी, वीओसीपीटी आदि के अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में अन्य बल्क ब्रेक कार्गो के लिए 3,750 टन प्रतिदिन के लिए सुविचारित प्रहस्तन दर पर विचार किया है। अतः, केपीटी 100 टन एचएमसी की तैनाती शामिल करते हुए अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क आदेशों में परिकल्पित स्तर पर एचएमसी के लिए उन्नत प्रहस्तन दर पैरामीटरों पर विचार करे।</p> <p>उपर्युक्त प्रहस्तन दर 100 टन की 1 एचएमसी के लिए है। यदि केपीटी 2 एचएमसी की तैनाती परिकल्पित करता है तो सर्वोत्तम क्षमता गणना में 2 एचएमसी के प्रभाव को लेने की आवश्यकता है।</p>	<p>कृपया उपर्युक्त क्र. सं. 1 (ii) के उत्तर का अवलोकन करें।</p>
<p>(ग) परियोजना कार्गो जो उक्त बर्थों में प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित किया गया है, के संबंध में, 2008 दिशानिर्देशों में कोई विशिष्ट प्रतिमानक निर्धारित नहीं किए गए हैं। केपीटी ने परियोजना कार्गो के प्रहस्तन के लिए 1994 टन/दिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:-</p> <p>(i) परियोजना कार्गो के लिए 1994 टन/दिन की प्रहस्तन दर अंगीकृत करने का आधार बताएं।</p> <p>(ii) केपीटी पर्याप्त रूप से औचित्य बताए कि क्यों 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित "अन्य कार्गो" के लिए प्रहस्तन दर जोकि 60 टन एचएमसी के लिए अंगीकृत की गई है और 1 एचएमसी के लिए 3750/टन/दिन की प्रहस्तन दर परियोजना कार्गो के लिए सुविचारित नहीं की जा सकती।</p> <p>(iii) केपीटी द्वारा परिकल्पित प्रहस्तन दर का औचित्य बताने के लिए पिछले तीन वर्षों में एक एचएमसी का प्रयोग करते हुए जहां परियोजना कार्गो प्रहस्तित किया जाता है, केपीटी और अन्य महापत्तन न्यासों द्वारा अर्जित प्रहस्तन दर भेजें।</p> <p>(iv) 2008 दिशानिर्देशों में परियोजना कार्गो के लिए विशिष्ट प्रहस्तन दर प्रतिमानकों के अभाव में, केपीटी अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यास में पिछले तीन वर्षों में उत्तम अर्जित औसत प्रहस्तन दर सर्वोत्तम क्षमता का मूल्यांकन करने के लिए ली जा सकती है।</p> <p>(v) केपीटी द्वारा सुविचारित कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी बीओटी प्रचालकों में से एक अर्थात् मै. आरआईपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो हिस्सेदारी पर आधारित बताया गया है। तथापि, केपीटी ने आरआईपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी का समर्थन नहीं किया है। लाइसेंसदाता पत्तन होने के नाते केपीटी के पास उसके स्वयं के बर्थ में सामान्य कार्गो प्रहस्तित करने में अनुभव है, अपने अनुभव और सर्वोत्तम क्षमता गणना में इसपर विचार करने के आधार पर बर्थ सं. 13 से 16 में प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी का स्वतंत्र रूप से मूल्यांकन करने का</p>	<p>(i) परियोजना कार्गो के लिए प्रहस्तन दर वर्ष 2014-15 के दौरान केपीटी में अर्जित परियोजना कार्गो की वास्तविक प्रहस्तन दर के आधार पर संशोधित की गई है।</p> <p>(ii) परियोजना कार्गो के लिए प्रहस्तनदर 929 टन प्रतिदिन सुविचारित की गई है जोकि वर्ष 2014-15 के दौरान केपीटी में अर्जित वास्तविक प्रहस्तन दर के अनुसार है।</p> <p>(iii) पिछले वर्ष के दौरान अर्थात् 2014-15 में, केपीटी ने परियोजना कार्गो के प्रहस्तन के लिए 929 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर अर्जित की थी।</p> <p>(iv) उपर्युक्त क्र.सं. 3 (ग) (i) के उत्तर का अवलोकन करें।</p> <p>(v) केपीटी ने वर्ष 2014-15 के दौरान केपीटी में अर्जित वास्तविक शुष्क कार्गो प्रहस्तन के आधार पर कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी संशोधित की है। प्रहस्तन दरें भी संलग्न किए गए संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव में संशोधित की गई हैं। प्रहस्तन दरों के लिए, कृपया उपर्युक्त क्र.सं. 1 (ii) के उत्तर का अवलोकन करें।</p>

	अनुरोध किया जाता है।	
(ii)	केपीटी ने अपने द्वारा निर्धारित 3.22 एमटीपीए के मुकाबले 3 एमएमटीपीए की सर्वोत्तम क्षमता पर विचार किया है। जैसाकि इस अनुबंध के हमारे प्रश्न सं. (7)(ii)(ग) में देखा जा सकता है, सर्वोत्तम क्षमता प्रत्येक कार्गो के लिए पुनः मूल्यांकित किया जा सकता है और तब बर्थ के लिए कुल सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचा जा सकता है।	केपीटी यहां पर यथा प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रस्ताव में 2.94 एमटीपीए की संशोधित सर्वोत्तम क्षमता पर विचार करता है।
(4)	पूँजी लागत:	
(i)	यह स्पष्ट करें कि क्या मौजूदा बर्थ 13 से 16 का पुनः निर्माण किया जा रहा है।	मौजूदा बर्थ 13 और 15 का पुनःनिर्माण किया जाना है।
(ii)	“बर्थ निर्माण” शीर्ष के अधीन सिविल कार्यों की पूंजी लागत में कार्यालय भवन, ढका हुआ भंडारण गोदाम आदि की पूंजी लागत शामिल है। यहां पर शामिल की गई कुछ मर्दों कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रासंगिक दिखाई देती है बर्थ किराये के लिए नहीं। केपीटी से अनुरोध है कि बर्थ किराये और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि हेतु पूंजी लागत पृथक्कृत करें। 2008 दिशानिर्देशों में पूंजी मर्दों की मानक सूची में बर्थ अपरन शामिल है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए पूंजी लागत में बर्थ अपरन लागत को शामिल किया गया दिखाई नहीं देता है। केपीटी उसका आधार स्पष्ट करते हुए इसपर विचार करें।	‘बर्थ निर्माण’ शीर्ष के अधीन सिविल कार्यों की पूंजी लागत में 35 मीटर चौड़े घाट ढांचे की पूंजी लागत ही शामिल है। पूंजी लागत की गणना अनुबंध 5 रूप में संलग्न की गई है।
(iii)	तालिका 2.1 में बर्थ निर्माण की पूंजी लागत रु. 52.53 करोड़ अनुमानित की गई है। जबकि तालिका 2.2 में प्रचालन लागत के अनुमानन हेतु बर्थ की पूंजी लागत रु. 50.58 करोड़ सुविचारित की गई है। कृपया आंकड़ों में बेमेल स्पष्ट/सही करें।	तालिका 2.1 में बर्थ निर्माण की पूंजी लागत रु. 92.79 करोड़ है और रु. 52.53 करोड़ नहीं है जिसमें 55 मीटर चौड़े सम्पूर्ण घाट ढांचे के निर्माण की लागत शामिल है। तालिका 2.2 में प्रचालन लागत के अनुमानन में (कुल 55 मी. चौड़े घाट में से) 35 मीटर चौड़े घाट ढांचे की लागत ही शामिल है।
(iv)	केपीटी के प्रस्ताव में बताया गया है कि एक पूर्ण रैक व्यवस्थित करने के लिए बर्थ सं. 13 और 15 के रियायतप्राप्तकर्ताओं को हस्तांतरित किए जाने वाले 2.02 हैक्टेयर की अतिरिक्त भूमि के विकास की पूंजी लागत पर विचार किया गया है। पूंजी लागत में (13वें बर्थ के लिए) आंतरिक रेलवे हेतु रु. 11.32 करोड़ शामिल है। परिणामस्वरूप, अतिरिक्त भूमि के लिए पूंजी लागत और लाइसेंस शुल्कों से संबंधित प्रचालन लागत भी प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क में लिए गए हैं। संक्षेप में, केपीटी का प्रस्ताव बर्थ सं. 13 से 16 के लिए एकसमान संदर्भ प्रशुल्क दरों की मांग करता है। चूंकि यह अतिरिक्त भूमि 13वें और 15वें बर्थ के लिए ही आबंटित बताई गई है, इसलिए अतिरिक्त भूमि की पूंजी लागत से संबंधित प्रचालन लागत और लाइसेंस शुल्क बर्थ सं. 14 और 16 के लिए प्रासंगिक नहीं हो सकता। ऐसी स्थिति में, केपीटी अतिरिक्त भूमि की पूंजी तथा प्रचालन लागत और आंतरिक रेलवे की पूंजी लागत को अलग रखते हुए बर्थ सं. 14 और 16 के लिए संदर्भ प्रशुल्क पर अलग से पहुंचने पर विचार करें।	बर्थ 13, 14, 15 और 16 कार्गो बर्थों के प्रत्येक बर्थ के लिए, कुल भूमि क्षेत्र आवश्यकता 27 हैक्टेयर है। हस्ताक्षरित रियायत करार के अनुसार, 23.33 हैक्टेयर का क्षेत्र बर्थ सं. 13 और 15वें कार्गो बर्थ को लाइसेंस पर दिया गया है। अनुमोदित पुनःनिर्माण शर्तों के अनुसार, 3.67 हैक्टेयर का अतिरिक्त क्षेत्र प्रत्येक 13वें और 15वें कार्गो बर्थ के लिए पूर्ण रैक लम्बाई व्यवस्थित करने के लिए लाइसेंस पर दिया जाना है। 16वें कार्गो बर्थ के लिए, आरएफक्यू पहले ही आमंत्रित किया गया है जिसमें 27 हैक्टेयर का कुल क्षेत्र पहले ही सुविचारित कर चुका है जो रियायतप्राप्तकर्ता को लाइसेंस पर दिया जा सकेगा। 14वें कार्गो बर्थ के लिए भी यही प्रावधान शामिल किया जा रहा है।
(v)	रु. 11.32 करोड़ रूप में अनुमानित आंतरिक रेलवे पर पूंजी लागत के संबंध में, विवरण कहता है कि यह बर्थ सं. 13 के लिए है। आवरण पत्र में, केपीटी ने बताया है कि 13वें और 15वें कार्गो बर्थों के रियायतप्राप्तकर्ताओं को अतिरिक्त भूमि हस्तांतरित की जानी है। केपीटी सही स्थिति दर्शाए कि क्या 2.02 हैक्टेयर भूमि का अतिरिक्त आबंटन और आंतरिक रेलवे पर पूंजी लागत बर्थ सं. 15 के लिए भी प्रासंगिक हैं। यदि ये मर्दें बर्थ सं. 15 के लिए प्रासंगिक नहीं हैं तो इस बर्थ के लिए संदर्भ प्रशुल्क पूर्ववर्ती अनुच्छेद में यथा उल्लिखित समान सुविधाओं वाले बर्थों अर्थात् 14वें और 16वें बर्थों के साथ पहुंचा जा सकता है।	उपर्युक्त क्र.सं. 4(iv) में उक्त उत्तर का अवलोकन करें। इसके अलावा, यह कहना है कि पूर्ण रैक लम्बाई व्यवस्थित करने के लिए अतिरिक्त भूमि पहले ही 2.02 हैक्टेयर सुविचारित की जा चुकी है जोकि एक टाइपलेखन त्रुटि है और प्रस्तावित संशोधित प्रशुल्कों की गणनाओं को प्रभावित नहीं रही थी। इसे यहां संलग्न किए गए संशोधित प्रस्ताव में 3.67 हैक्टेयर रूप में शोधित किया गया है। आंतरिक रेलवे की लागत रु. 11.88 करोड़ 13वें, 14वें, 15वें और 16वें कार्गो बर्थ के प्रत्येक बर्थ के लिए प्रासंगिक है।
(vi)	हालांकि केपीटी ने बताया है कि पूंजी लागत प्रचलित बाजार दर और केपीटी के प्रचलित दरमान पर परिगणित की गई है, केपीटी द्वारा प्रेषित दर विश्लेषण से यह देखा गया है कि वर्ष 2012/2013 से संबंधित पूंजी लागत अनुमान कई मर्दों के लिए आधार रूप में लिए गए हैं और प्रचलित दरों पर पहुंचने के लिए वृद्धि की गई है। पूंजी लागत प्रचलित बाजार दरों को दर्शाने के लिए नई कोटेशन/निविदा के आधार पर निर्धारित नहीं की गई है। अतः केपीटी एक बार दोबारा पुष्टि करें कि उसके द्वारा सुविचारित पूंजी लागत सभी मर्दों के लिए प्रचलित बाजार दर दर्शाती है।	यह पुष्टि की गई है कि पूंजी लागत प्रचलित बाजार दरें दर्शाती है।
(vii)	2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, रेलवे ट्रैकों के लिए पूंजी लागत सिविल लागत के अंतर्गत आती है। जबकि, केपीटी ने अभियांत्रिक उपस्कर के अधीन इसपर विचार किया है। केपीटी 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित पूंजी मर्दों की मानक सूची का अनुसरण करते हुए सिविल कार्यों के	सिविल अथवा अभियांत्रिक लागत के रूप में रेलवे ट्रैकों की पूंजी लागत पर विचार करने की बजाय, रेलवे की पूंजी लागत कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की पूंजी लागत से संबंधित है। इसके अलावा, यह जी. सं. 150 दिनांक 20 मई 2013 द्वारा अधिसूचित परियोजना “बीओटी

	अधीन आंतरिक रेलवे पर पूंजी लागत वर्गीकृत करे।	आधार पर तुना, कांडला पत्तन में बार्ज जेट्टी का विकास” हेतु अनुमोदित प्रशुल्क आदेश के अनुसार भी है।
(5)	प्रचालन लागत-कार्गो प्रहस्तन:	
(i)	बिजली लागत:	
	(क) 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के लिए सामान्य रोशनी हेतु बिजली उपभोग प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं। 5793624 इकाईयों के कुल बिजली उपभोग पर विचार करने का आधार बताएं।	2.4 लाख इकाई/वार्षिक/हैक्टेयर का बिजली उपभोग प्रतिमानक “बीओटी आधार पर तुना, कांडला पत्तन में बार्ज जेट्टी का विकास” परियोजना के लिए जी.सं. 150 दिनांक 20 मई 2013 द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क आदेश के अनुसार है। 5793624 इकाईयों का कुल बिजली उपभोग अब सही करके 648000 इकाईयां किया गया है। इसकी गणना नीचे प्रस्तुत की गई है: कुल भूमि क्षेत्र : 27 हैक्टेयर (300 x 900 मी.) बिजली उपभोग = 2.4 लाख/वार्षिक/हैक्टेयर इसलिए, कुल बिजली उपभोग = 2.4 * 27 हैक्टेयर = 64.8 लाख इकाईयां
	(ख) अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में, इस प्राधिकरण ने द्रव्य टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानक अंगीकृत करते हुए 2.4 लाख इकाईयां/हैक्टेयर की सामान्य रोशनी के लिए विचार किया है। केपीटी सामान्य रोशनी के लिए इस प्रतिमानक को अंगीकृत करने पर विचार करे। कृपया इस संबंध में विस्तृत गणना भेजें।	उपर्युक्त क्र.सं. 5(i) (क) में यथा दिए गए उत्तर पर विचार किया गया है।
(ii)	ईंधन:	
	(क) एचएमसी के लिए 33.3 लिटर/घंटा के ईंधन उपभोग का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें। यदि यह 100 टन एचएमसी है तो यह नोट किया जाए कि 100 टन एचएमसी के लिए ईंधन उपभोग 70 लिटर/घंटा की दर से सुविचारित किया गया है। केपीटी ईंधन उपभोग को उपयुक्ततः संशोधित करे यदि यह 100 टन एचएमसी के लिए है।	एमएचसी के लिए ईंधन उपभोग की गणना 60 टन एमएचसी के लिए 33.3 लिटर/घंटा पर विचार करते हुए सही किया गया है।
	(ख) केपीटी ने एचएमसी, फोर्क लिफ्ट ट्रकों, पे लोडरों के ईंधन उपभोग का अनुमान लगाते समय प्रत्येक उपस्कर हेतु केवल ईंधन लागत का अनुमान लगाया है। तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित प्रत्येक उपस्कर की कुल सं. के लिए ईंधन उपभोग ईंधन लागत में नहीं लिया गया है। अतः ईंधन लागत का पुनः मूल्यांकन किए जाने की आवश्यकता है।	यहां पर संलग्न किए गए संशोधित प्रस्ताव में इसे सही किया गया है।
	(ग) पत्तन ने 4000 घंटों के लिए सभी उपस्कर अर्थात् एचएमसी, फोर्क लिफ्ट ट्रक, पेलोडरों के लिए ईंधन उपभोग का अनुमान लगाया है। हालांकि 2008 के दिशानिर्देश बहुउद्देशीय बर्थ के लिए उपस्कर की ईंधन लागत के अनुमानन के लिए एक वर्ष में 4000 कार्य घंटों का प्रतिमानक निर्धारित करता है, परन्तु सम्पूर्ण बर्थ के लिए इस प्राधिकरण द्वारा 6132 कार्य घंटों पर विचार किया गया है। 4000 कार्य घंटों का प्रतिमानक अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में केवल एकमात्र उपस्कर के लिए सुविचारित किया गया है। अतः केपीटी अन्य अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क मामलों में यथा सुविचारित विभिन्न उपस्कर के ईंधन अनुमानन हेतु 6132 कार्य घंटों पर विचार करे।	एक वर्ष में 4000 कार्य घंटे 2008 के टीएमपी दिशानिर्देशों के क्र.सं. 5 के अधीन तालिका 3 के नीचे टिप्पणी के आधार पर उपस्करों के लिए प्रचालन लागत की गणना करने हेतु विचार किया गया है।
	(घ) रु. 52.56 प्रति लिटर की दर से ईंधन उपभोग की इकाई दर को पिछले 3 महीनों के प्रासंगिक बिल की प्रति से प्रमाणित करें।	रु. 56.69/लिटर की दर से ईंधन की दर जून 2015 को संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव में सुविचारित की गई है। इसकी प्रति यहां पर अनुबंध 6 रूप में संलग्न की गई है।
(iii)	मरम्मत और अनुरक्षण: उपर्युक्त (4) (vii) पर प्रश्न के आलोक में, अभियांत्रिक उपस्कर हेतु रेलवे पर लागू होने वाले प्रतिमानक पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाया गया है।	कृपया उपर्युक्त क्र.सं. 4 (vii) के उत्तर का अवलोकन करें।
(iv)	मूल्यहास: केपीटी पुष्टि करे कि सिविल, बर्थ लागत, अभियांत्रिक उपस्करों तथा रेलवे के लिए मूल्यहास हेतु दरें कम्पनी अधिनियम, 2013 के अधीन लागू मूल्यहास दर के अनुसार हैं।	सिविल, बर्थ लागत, अभियांत्रिक उपस्करों और रेलवे के लिए मूल्यहास हेतु दरें कम्पनी अधिनियम, 2013 के अधीन लागू मूल्यहास दरों के अनुसार हैं।
(v)	लाइसेंस शुल्क:	
	(क) क्र.सं. 1.1 – परियोजना के संक्षिप्त ब्योरे में उल्लिखित भूमि का	क्र.सं. 1.1 में संक्षिप्त ब्योरों में जिसमें उल्लेख किया गया है कि पूर्ण

	कुल क्षेत्र 23.33 हैक्टेयर भूमि है और रैक व्यवस्थित करने के लिए 2.02 हैक्टेयर की अतिरिक्त भूमि कुल 25.35 हैक्टेयर भूमि है। प्रचालन लागत के अधीन लाइसेंस शुल्कों की गणना में केपीटी द्वारा सुविचारित कुल क्षेत्र 25.94 हैक्टेयर का कुल भूमि क्षेत्र बनाते हुए आधे मील के बाद भूमि हेतु 2.85 हैक्टेयर और भूमि के लिए 23.09 हैक्टेयर है। लाइसेंस शुल्क के अनुमानन हेतु भूमि क्षेत्र में बेमेल लागत विवरण में सही किया जाए।	रैक लम्बाई व्यवस्थित करने के लिए अतिरिक्त भूमि क्षेत्र हेतु 2.02 हैक्टेयर एक टाइपलेखन त्रुटि है जिससे 3.67 हैक्टेयर पढ़ा जाए। तथापि, इसका लाइसेंस शुल्क एवं प्रशुल्कों की गणनाओं पर प्रभाव नहीं पड़ेगा जोकि 27 हैक्टेयर के कुल भूमि क्षेत्र पर आधारित है। संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव में सुविचारित भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क हेतु क्षेत्र का ब्रेकअप नीचे प्रस्तुत किया गया है:- 1. बर्थिंग गतिविधि (तालिका 2.2) क्षेत्र : 10500 वर्ग मी. (300 x 35 मी.) 2. कार्गो प्रहस्तन, भंडारण और विविध गतिविधि: (तालिका 2.2 का) क्षेत्र: 259500 वर्ग मी. (300 x 865 मी.)
	(ख) इसके अलावा, क्र.सं. में (iv)(2)(i)(क) और (ख) में अनुबंध क - कारण जांच सूची में दिया गया भूमि क्षेत्र 27.00 हैक्टेयर है जोकि परियोजना के 1:1 संक्षिप्त व्योमों में दिए गए भूमि क्षेत्र से मेल नहीं खाता है। केपीटी अपने प्रस्ताव में भूमि क्षेत्र में देखी गई अनिश्चरता को दूर करें।	कृपया उपर्युक्त क्र.सं. 5 (v) (क) के उत्तर का अवलोकन करें।
	(ग) जैसाकि हमारे उपर्युक्त पूर्व प्रश्न में बताया गया है, यदि 2.02 हैक्टेयर अतिरिक्त भूमि केपीटी द्वारा आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित की जाती है तो केपीटी प्रत्येक बर्थ के लिए केपीटी द्वारा आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित भूमि के आधार पर इन बर्थों के लिए संदर्भ प्रशुल्क दरों पर दोबारा कार्य करना चाहिए।	कृपया उपर्युक्त क्र.सं. 4 (iv) के उत्तर का अवलोकन करें।
(6)	प्रचालन लागत - बर्थ:	
(i)	मरम्मतों और अनुक्षण लागत, बीमा तथा मूल्यहास के अनुमानों के लिए रु. 50.58 करोड़ पर केपीटी द्वारा सुविचारित पूंजी लागत तालिका 2.1 में निर्दिष्ट बर्थ की पूंजी लागत से मेल नहीं खाता है। केपीटी से अनुरोध है कि बर्थिंग सेवाओं की प्रचालन लागत के अनुमानन में पूंजी लागत आंकड़ों को सही करें।	कृपया उपर्युक्त क्र.सं. 4 (iii) (क) के उत्तर का अवलोकन करें।
(ii)	(क) प्रस्ताव में आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित जल/जेट्टी क्षेत्र का उल्लेख नहीं किया गया है। केपीटी 11,109 वर्ग मी. जल क्षेत्र और 10,500 वर्ग मीटर जेट्टी क्षेत्र पर पहुंचने का आधार दे।	तालिका 2.2 (बर्थिंग गतिविधि) 11109 वर्ग मी. जल क्षेत्र और 10500 वर्ग मी. जेट्टी क्षेत्र पर विचार करता है। इसकी गणना नीचे दी गई है: जेट्टी क्षेत्र: $300 * 35 \text{ मी.} = 10500 \text{ वर्ग मी.}$ जल क्षेत्र: $300 * (\text{पोत के बीम का } 1.15 \text{ गुना} = 300 * (1.15 * 32.2) = 11109 \text{ वर्ग मी.}$
	(ख) अप्रारं प्रशुल्क में निर्धारित प्रतिमानक बर्थ किराया प्रभारों हेतु लाइसेंस शुल्कों का अनुमानन निर्धारित नहीं करते हैं। अन्य अप्रारं प्रशुल्क मामलों में, जल/जेट्टी क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क बर्थ किराया परिकलन में सुविचारित नहीं किया गया है। वे एसपीएम प्रचालनों हेतु संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु केपीटी के प्रस्ताव सहित तत्संबंधी पत्तनों के प्रस्ताव के आधार पर कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के रूप में सुविचारित किए गए हैं। बर्थ किराया अनुमानन में जल क्षेत्र/जेट्टी क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्कों पर विचार करने के लिए केपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण एसपीएम मामले में स्वयं केपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार अथवा दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार नहीं है। केपीटी अपने सहित अन्य महापत्तन न्यासों के लिए निर्धारित अप्रारं प्रशुल्क में अंगीकृत दृष्टिकोण से और प्रतिमानकों से विपथन के कारणों का औचित्य बताएं।	35 मी. चौड़े जेट्टी क्षेत्र और जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क बर्थिंग गतिविधि में सुविचारित किया गया है क्योंकि यह क्षेत्र केवल बर्थिंग गतिविधि को देखेगा और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि को नहीं। इसके अलावा, एसपीएम के लिए अनुमोदित प्रशुल्क में कोई बर्थिंग गतिविधि शामिल नहीं है।
(7)	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) और प्रस्तावित प्रशुल्क गणना:	
(i)	बहुउद्देशीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क गणना (तालिका 2.5): तालिका 2.5 में सातवें कॉलम में सुविचारित कुल एआरआर रु. 66.03 करोड़ है जिसे प्रहस्तन प्रभारों पर पहुंचने के लिए कार्गोवार प्रभाजित किया गया है। ये आंकड़े तालिका 2.4 क्र.सं. (1) में निर्दिष्ट रु. 63.06 करोड़ प्रहस्तन प्रभार में प्रभाजित किए गए हैं। केपीटी उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में तालिका 2.5 में परिकलन को सही करें।	यह प्रस्ताव में टाइपलेखन संबंधी त्रुटि थी जिसका प्रशुल्क की गणनाओं में कोई प्रभाव नहीं था। तथापि, अब कुल एआरआर आंकड़ा संशोधित गणनाओं के आधार पर संशोधित किया गया है।
(ii)	विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो की हिस्सेदारी 90:10 पर विचार करने का आधार बताएं। केपीटी से अनुरोध है कि इस संबंध में स्वतंत्र मूल्यांकन करें।	पिछले तीन वर्षों के दौरान केपीटी में प्रहस्तित शुल्क कार्गो के यातायात के आधार पर, विदेशी कार्गो : तटीय कार्गो का अनुपात 95.91 प्रतिशत : 4.09 प्रतिशत है। तदनुसार, कार्गो प्रहस्तन और बर्थ किराया प्रभारों के लिए प्रशुल्क संलग्न संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव में संशोधित किए गए हैं।

(iii)	बर्थ किराया प्रमारों का परिकलन (तालिका 2.6):	
	(क) बर्थ किराया परिकलन के लिए अंगीकृत पोत पैरामीटर अर्थात् औसत जीआरटी घंटे, पोत का पार्सल आकार आदि का आधार स्पष्ट करें।	औसत जीआरटी घंटे वर्ष 2014-15 के लिए केपीटी में वास्तविक शुल्क कार्गो प्रहस्तन के अनुसार सुविचारित किए गए हैं।
	(ख) द्वितीय तालिका में रु. 15,00,000 (अर्थात् 1.5 एमएमटीपीए) रूप में निर्दिष्ट क्र.सं.(ii) में प्रहस्तित किए जाने के लिए कुल टनभार को सही किए जाने की जरूरत है ताकि सर्वोत्तम क्षमता से मिलान किया जा सके।	यह एक टाइपलेखन संबंधी त्रुटि थी जिसका गणनाओं पर कोई प्रभाव नहीं था। तथापि, सर्वोत्तम क्षमता आंकड़े अब संशोधित किए गए हैं जैसा यहां पर संलग्न किए गए संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव में संलग्न किया गया है।
	(ग) यह देखा गया है कि केपीटी द्वारा सुविचारित बर्थ किराया परिकलन और प्रहस्तन प्रमारों में कार्यदिवसों की संख्या 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित 255.5 दिनों (अर्थात् 365 दिन \times 70%=255.5 दिन) की मानक संख्या की बजाय 309 दिन होते हैं। इसे सही किए जाने की जरूरत है और 255.50 दिन माना गया है। इस प्रयोजन के लिए, यह दिखाई देता है कि सर्वोत्तम क्षमता प्रत्येक कार्गो श्रेणी के लिए पहुंचेगी और तब बर्थ की सर्वोत्तम क्षमता के रूप में जोड़ी जाएगी। बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए मुरुगांव पत्तन न्यास के आदेश सं. टीएएमपी/21/2014-एमओपीटी और बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए कोचीन पत्तन न्यास के प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/46/2013-सीओपीटी इस संबंध में मार्गदर्शन के लिए देखें।	बर्थ किराया परिकलन और प्रहस्तन प्रमारों में कार्यदिवसों की संख्या संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव में यथा संलग्न किए गए 246 दिनों में संशोधित किए गए हैं। इसके अलावा, यह गणना सर्वोत्तम क्षमता पर आधारित है जो 45.66 प्रतिशत के सर्वोत्तम कारक पर विचार करता है। सर्वोत्तम क्षमता टीएएमपी प्रतिमानकों के अनुसार एक वर्ष में 4000 कार्य घंटों के प्रतिमाकों पर विचार करते हुए विपथित की गई है।
	(घ) केपीटी आरआईपीएल पर विश्वास करने की बजाय कुल जीआरटी घंटों का स्वतंत्र मूल्यांकन करें।	वर्ष 2014-15 के लिए केपीटी में वास्तविक शुल्क कार्गो प्रहस्तन के आधार पर अब जीआरटी घंटे संशोधित किए गए हैं। इसे संलग्न संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव में शामिल किया गया है।
(8)	प्रस्तावित दरमान:	
(i)	केपीटी के प्रस्ताव में बताया गया है कि निःशुल्क अवधि आरआईपीएल के सुझाव पर आधारित है। 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश आयात कार्गो के लिए 5 दिन और बहुउद्देशीय बर्थ के लिए निर्यात हेतु 15 दिनों के प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। यह अन्य महापत्तन न्यासों के अप्रकट प्रशुल्क मामलों में एकसमान रूप से निर्धारित किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, चूंकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए "संदर्भ प्रशुल्क" निर्धारित करने की कार्यवाही होनी चाहिए, केपीटी दिशानिर्देशों में निर्धारित निःशुल्क अवधि हेतु प्रतिमानकों का पालन करें।	निःशुल्क अवधि आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन पर विचार करते हुए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार सुविचारित की गई है। इसे शामिल करते हुए संशोधित प्रस्ताव यहां पर संलग्न किया गया है।
(ii)	जबकि केपीटी ने पूंजी लागत में आंतरिक रेलवे का प्रस्ताव किया है, इसने रेल द्वारा ले जाने के लिए परिकल्पित कार्गो हेतु पृथक दर का प्रस्ताव नहीं किया है। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दुओं को संबोधित करें:-	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार पूंजी लागत की गणना हेतु प्रतिमानक रेल तथा सड़क की लागत पर विचार करने के लिए विनिर्दिष्ट करते हैं। तदनुसार, प्रस्तावित संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव में, सड़क और रेलवे की लागत पर विचार किया गया है।
	(क) कृपया स्पष्ट करें कि क्या कार्गो की सम्पूर्ण सर्वोत्तम क्षमता केपीटी द्वारा परिकल्पित रेल संबंधित सुविधा प्राप्त करेगी। यदि हां, तो अनुसूची 3 - कार्गो प्रहस्तन प्रभार में प्रहस्तन दर के नीचे टिप्पणी इस सेवा को शामिल करने के लिए संशोधित की जानी चाहिए।	तथापि, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 सड़क और रेल बद्ध कार्गो के लिए कोई पृथक प्रभार निर्धारित नहीं करते हैं।
	(ख) यदि केपीटी सड़क द्वारा ले जाने और कुछ हिस्सा रेल द्वारा ले जाने के लिए सर्वोत्तम क्षमता का हिस्सा परिकल्पित करता है तो संदर्भ प्रशुल्क इन दो कार्गो संचलनों के लिए अलग-अलग प्रस्तावित किया जाना चाहिए।	प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के अनुसार, यथा प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभार (i) स्टीवडोरिंग सहित पोत से कार्गो की उतराई और भंडारण के बिन्दु तक उसका स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण और (ii) स्टेकयार्ड में ट्रकों से कार्गो की उतराई, लदाई बिन्दु को स्थानांतरण और स्टीवडोरिंग सहित जलयान पर लदाई के समेकित प्रभार हैं। यह 13वें से 16वें कार्गो बर्थों के लिए पूर्व में अनुमोदित अप्रकट अनुमोदित प्रशुल्क के अनुसार भी है, जोकि टीएएमपी दिशानिर्देश, 2008 पर भी आधारित है। तथापि, रेल बद्ध कार्गो के लिए, कार्गो प्रहस्तन प्रमारों के लिए समेकित प्रशुल्क से अधिक रु. 20/टन की दर से अतिरिक्त प्रभार उपयोक्ताओं से वसूल किया जा सकता है।
(9)	कार्यनिष्पादन मानक: केपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक सर्वोत्तम क्षमता गणना में प्रहस्तन दर संशोधित करने के लिए पूर्ववर्ती प्रश्नों में की गई टिप्पणी के आलोक में संशोधित किए जाने चाहिए।	संशोधित कार्यनिष्पादन मानक संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव के हिस्से के रूप में संलग्न किया गया है जिसे इसके साथ प्रस्तुत किया गया है।

(10)	मै. ऋषि शिपिंग ने अपनी टिप्पणियों जिन्हें केपीटी को पहले ही अग्रेषित किया जा चुका है, में विभिन्न मुद्दे उठाए हैं। केपीटी से अनुरोध है कि मै. ऋषि शिपिंग की टिप्पणियों पर बिन्दुवार टिप्पणियां भेजें।	इसके बारे में टीएमपी को पहले ही संप्रेषित किया जा चुका है।
------	---	--

13.1. इस परिप्रेक्ष्य में, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 12 अगस्त 2015 द्वारा कांडला पत्तन में बीओटी आधार पर बर्थों का पुर्ननिर्माण करते हुए 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो (द्रव्य/कंटेनर कार्गो से इतर) बर्थों के अवार्ड के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अपना संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था।

13.2. सूचना/स्पष्टीकरण के साथ केपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रस्ताव की मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:

(i) परियोजना के संक्षिप्त ब्योरे:

परियोजना का नाम	पुर्ननिर्माण करते हुए बीओटी आधार पर 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो (द्रव्य/कंटेनर कार्गो से इतर) बर्थों का विकास।
घाट की लम्बाई	300 मी.
घाट की चौड़ाई	55 मी.
कुल भूमि क्षेत्र	मौजूदा भूमि क्षेत्र: 23.33 हैक्टेयर पूर्ण रैक लम्बाई व्यवस्थित करने के लिए अतिरिक्त भूमि: 3.67 हैक्टेयर कुल भूमि क्षेत्र : 27 हैक्टेयर
अधिकतम पोत आकार	75000 डीडब्ल्यूटी
सर्वोत्तम क्षमता	2.94 एमएमटीपीए
घाट के लिए अभिकल्प लम्बाई	5टन/वर्ग मी.
जेट्टी के सामने डुबाव	13 मी.
पहुंच मार्ग में डुबाव	13 मी. ज्वारभाटा के साथ
अनुमानित पूंजी लागत	246.35 करोड़

(ii) यह प्रस्ताव 60 टन एचएमसी की 2 सं. की तैनाती परिकल्पित करता है।

(iii) सर्वोत्तम क्षमता:

(क) सर्वोत्तम क्षमता टीएमपी दिशानिर्देश 2008 के अनुसार परिगणित की गई है और 2.94 एमएमटीपीए निर्धारित की गई है।

(ख) कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी पिछले वर्ष अर्थात् 2014-15 के दौरान केपीटी में प्रहस्तित वास्तविक शुष्क कार्गो, परियोजना कार्गो को छोड़कर, पर आधारित है। प्रहस्तन दरें सिवाय परियोजना कार्गो के लिए प्रहस्तन दरें, टिम्बर और स्टील कार्गो जैसे स्टील कोइल, स्टील प्लेट और स्टील स्लैबों के टीएमपी दिशानिर्देश 2008 के अनुसार सुविचारित की गई हैं।

विवरण	कार्गो हिस्सेदारी
संभावित कार्गो हिस्सेदारी	
खाद्यान्न और उर्वरक (थोक)	18.98%
कोयला (थोक)	31.83%
अयस्क और खनिज (थोक)	7.00%
स्टील कार्गो (स्टील कोइल, गुट्टिकाएं और स्लैब)	1.79%
परियोजना कार्गो (ब्रेक बल्क)	2.00%****
अन्य बैग कार्गो (खाद्यान्न, अन्य स्टील और कबाड़ सहित)	4.93%
अन्य शुष्क बल्क कार्गो	23.86%
	9.61%
लकड़ी के लट्टे (बल्क ब्रेक)	
कुल	100.00%
	टीएमपी दिशानिर्देश 2008 के अनुसार प्रहस्तन दर
खाद्यान्न और उर्वरक (बल्क)	20000
कोयला (थोक)	20000
अयस्क और खनिज (थोक)	20000
स्टील कार्गो (स्टील कोइल, प्लेटें और स्लैब)	11000*
परियोजना कार्गो (ब्रेक बल्क)	929**
अन्य बैग कार्गो (खाद्यान्न, अन्य स्टील और कबाड़ सहित)	8000
अन्य शुष्क बल्क कार्गो	20000

लकड़ी के लट्टे (बल्क ब्रेक)	7000***
दिनों की सं.	365.00
सर्वोत्तम कारक	45.66%****
सर्वोत्तम क्षमता (एमएमटीपीए में)	$= (365 \times 45.66\% \times (20000 \times 18.98\% + 20000 \times 31.83\% + 20000 \times 7.00\% + 11000 \times 1.79\% + 929 \times 2\% + 8000 \times 4.93\% + 20000 \times 23.86\% + 7000 \times 9.61\%)) / 10^6 = 2.94$
सर्वोत्तम क्षमता एमएमटीपीए में (प्रति बर्थ)	2.94

टिप्पणियां:

* स्टील कार्गो जैसे स्टील कोइलें, स्टील प्लेटें और स्टील स्लैबों की स्टील पाइपों, स्टील तार बंडलों और स्टील बार की तुलना में आउटपुट की उच्चतर दर है। कांडला में, वर्ष 2014-15 के दौरान, 10,000/दिन से अधिक की उत्पादकता स्टील कोइलों, स्टील पाइपों और स्टील प्लेटों के प्रहस्तन में अर्जित की गई है। इसलिए, ऐसे स्टील कार्गो की दर 11000 टन/दिन मानी गई है।

** परियोजना कार्गो के लिए प्रहस्तन दर पिछले वर्ष अर्थात् 2014-15 के दौरान केपीटी में अर्जित वास्तविक प्रहस्तन दर पर आधारित है।

*** वर्ष 2013-14 के दौरान बर्थ सं. 13 पर टिम्बर के प्रहस्तन के लिए, औसत अर्जित आउटपुट लगभग 6836 मी.ट./दिन है। वर्ष 2014-15 के दौरान केपीटी बर्थ सं. 1 से 12 में टिम्बर के प्रहस्तन के लिए, अर्जित आउटपुट 9500 मी.ट./दिन से 5500 मी.ट./दिन से भिन्न है। टिम्बर पोतों का औसत आउटपुट जिसमें बर्थ सं. 1 से 12 तक एकल एजेंट शामिल है, 6834 मी.ट./दिन है। इसलिए, 7000 मी.ट./दिन का औसत आउटपुट टिम्बर के लिए सुविचारित किया गया है।

**** टीएएमपी दिशानिर्देश 2008 के क्र.सं. 5 के अधीन तालिका 3 के अधीन टिप्पणी के आधार पर सर्वोत्तम घंटे एक वर्ष में 4000 घंटे सुविचारित किए गए हैं।

***** कांडला पत्तन में, कोयला यातायात के रूप में उच्चतर कोइलों की प्रतिशत हिस्सेदारी में ओटीबी में पोतों द्वारा उतारा गया कार्गो भी शामिल है जो लम्बाई की सीमाओं की वजह से और तुना-टेकरा के शुरू होने के बाद कांडला टर्मिनल में नहीं आ सकते, इसलिए कोयला यातायात तुना-टेकरा की ओर मुड़ सकता है। इसके अलावा, परियोजना कार्गो हिस्सेदारी इन कारणों की वजह से बहुत कम है कि कांडला बर्थ हमेशा से अभिग्रहीत रहा है जबकि परियोजना कार्गो पोत पत्तन में आना वहन नहीं कर सकता जहां बर्थिंग-पूर्व विराम विलंब है। परियोजना कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी 2 प्रतिशत लेने का प्रस्ताव किया गया है और कोयला यातायात की सीमा तक कम किया गया है।

(iv) बर्थ की पूंजी लागत:

विवरण	इकाई	मात्रा	आईएनआर/इकाई	रु. करोड़	विविध	रु. करोड़	अभ्युक्तियां
सिविल परिसंपत्तियां							
बर्थ निर्माण							
पाइल नींव	सं.	415	1214614	50.41	2.52	52.93	
सुपर ढांचा	वर्ग मी.	16500	21,010.00	34.67	1.73	36.40	
फ्रेन्डर	सं.	14	1811250	2.54	0.13	2.66	
बोलाईस	सं.	28	271056	0.76	0.04	0.80	
सभी सुख-सुविधाओं/सुविधाओं के साथ कार्यालय भवन	वर्ग मी.	500	22,230.00	1.11	0.06	1.17	
ढका हुआ भंडारण गोदाम	वर्ग मी.	4410	10,426.00	4.60	0.23	4.83	
बैकअप क्षेत्र विकास							
रिक्लमेशन							
ओएसजी/बैकअप क्षेत्र का रिक्लमेशन	वर्ग मी.	253500	2038.00	51.66	2.58	54.25	
ग्राहक घेराबंदी दीवार	वर्ग मी.	300	19310.00	0.58	0.03	0.61	
अस्थायी घेराबंदी दीवार	आरएमटी	900	5404.00	0.49	0.02	0.51	
आंतरिक सड़क	आरएमटी	2400	8217.00	1.97	0.10	2.07	
				148.78	7.44	156.22	
अभियांत्रिक और इलेक्ट्रिकल परिसंपत्तियां							
मोबाइल हारबर क्रेन (60 टन)	सं.	2	233134098.8	46.63	2.33	48.96	एमएचसी के लिए दर अनुमोदित टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/8/2011-केपीटी दिनांक 29-06-2011 से परिगणित किया गया है। 2 क्रेनों के लिए दर = 3836.21 लाख 20113836.21x प्रतिवर्ष 5 प्रतिशत की दर से संवर्धी वृद्धि = 4662.93 लाख (दो क्रेनों के लिए)।

							अतः 4662.93/2=2331.46 लाख।
फोर्कलिफ्ट 30 मी.ट.	सं	3	12752000	3.83	0.19	4.02	सेकेंडरी अनुसंधान और उपयोगिताओं के इनपुट के अनुसार लागत 200000 अमेरिकी डॉलर सुविचारित की गई है।
फोर्कलिफ्ट 35 मी.ट.	सं	3	15940000	4.78	0.24	5.02	सेकेंडरी अनुसंधान और उपयोगिताओं के इनपुट के अनुसार लागत 250000 अमेरिकी डॉलर सुविचारित की गई है।
पेलोडर 10 मी.ट.	सं	3	4015000	1.20	0.06	1.26	जी.सं. 150 दिनांक 20 मई द्वारा अधिसूचित तुना बार्ज जेट्टी परियोजना में टीएमपी द्वारा यथा अनुमोदित और प्रत्येक वर्ष 5 प्रतिशत तक वर्धित=36.5 लाख *10%=40.15 लाख
200 टन का हिताची	सं	2	4670354	0.93	0.05	0.98	मै. टाटा हिताची से प्राप्त कोटेशन की प्रति संलग्न की गई है।
हिताची 350 टन	सं	2	8022504	1.60	0.08	1.68	मै. टाटा हिताची से प्राप्त कोटेशन की प्रति संलग्न की गई है।
डम्पर 20 मी.ट.	सं	8	2740095	2.19	0.11	2.30	मै. कार्गो मोटर्स से यथा प्राप्त राशि रु. 2140095 की चेसिस का कोटेशन + रु. 60,000 बॉडी आदि के लिए जोड़ा गया है, निर्माता और पत्तन के उपयोगिताओं से प्राप्त इनपुट के अनुसार।
ट्रेलर	सं	8	2640095	2.11	0.11	2.22	मै. कार्गो मोटर्स से यथा प्राप्त राशि रु. 2140095 की चेसिस का कोटेशन + रु. 5,00,000 बॉडी आदि के लिए जोड़ा गया है, निर्माता और पत्तन के उपयोगिताओं से प्राप्त इनपुट के अनुसार।
ट्रक	सं	8	2340095	1.87	0.09	1.97	मै. कार्गो मोटर्स से यथा प्राप्त राशि रु. 2140095 की चेसिस का कोटेशन + रु. 2,00,000 बॉडी आदि के लिए जोड़ा गया है, निर्माता और पत्तन के उपयोगिताओं से प्राप्त इनपुट के अनुसार।
टिम्बर ग्रेन्स	सं	2	6359846	1.27	0.06	1.34	मै. पेनिर स्मेग लिफ्टिंग टेक्नॉलीज से प्राप्त कोटेशन के आधार पर। प्रति संलग्न की गई है।
पेलोडरों के लिए फोर्क	सं	6	250000	0.15	0.01	0.16	पत्तन के उपयोगिताओं के इनपुटों के आधार पर सुविचारित लागत।
भंडारण क्षेत्र के लिए पेलोडर (10 मी.ट.)	सं	3	4015000	1.20	0.06	1.26	जी.सं. 150 दिनांक 20 मई 2013 द्वारा अधिसूचित तुना बार्ज जेट्टी परियोजना में टीएमपी द्वारा यथा अनुमोदित और प्रत्येक वर्ष 5 प्रतिशत वर्धित = 36.5 लाख *10% = 40.15 लाख
घाट ढांचे पर अग्निशमन लाइन्स							
i. 200 एमएम व्यास डी.आई. लाइन	आरएमटी	278	1904.00	0.05	0.00	0.06	
ii. 100 एमएम व्यास डी.आई. लाइन	आरएमटी	119	1181.00	0.01	0.00	0.01	
बैकअप क्षेत्र में अग्निशमन लाइन्स							
i. 200 एमएम व्यास डी.आई. लाइन	आरएमटी	2250	1904.00	0.43	0.02	0.45	
घाटों ढांचे और बैकअप क्षेत्र में बहुत ऊंचे टावर	आरएमटी	10	700,000.00	0.70	0.04	0.74	
बिजली आपूर्ति लाइन		एलएस	3000000	0.30	0.02	0.32	
अनुषंगी इलैक्ट्रिकल और अभियांत्रिक अवसंरचना		एलएस	50000000	5.00	0.25	5.25	
अभियांत्रिक परिसंपत्तियों की कुल लागत				74.28*	3.71	77.99*	
13वें सीबी के लिए आंतरिक रेलवे	आरएमटी	2000	56579.00	11.32	0.57	11.88	
पर्यावरणीय उपाय		एलएस	2500000.00	0.25	0.01	0.26	
कुल प्रखंड अनुमान				234.62	11.73	246.35*	
विविध व्यय		5%		11.73			
अनुमानित परियोजना लागत				रु. 246.35 करोड़			

टिप्पणी: उपर्युक्त दरें परिशिष्ट-क में यथा संलग्न किए गए विस्तृत दर विश्लेषण द्वारा समर्थित की गई हैं।

*[जोड़ों में कुछ गणनात्मक त्रुटियां देखी गई हैं]

(iv) बर्थ की प्रचालन लागत:

(क) बर्थिंग गतिविधि:

क्र.सं.	विवरण	इकाई	मात्रा	आईएनआर/ इकाई	रु. करोड़
1	बर्थ की मरम्मत और अनुरक्षण	रु. करोड़ों में	50.58	1%	0.51
2	बीमा	रु. करोड़ों में	50.58	1%	0.51
3	बर्थ और जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क				
	जेट्टी क्षेत्र	वर्ग मी.	10500.00	241.25	0.25
	जल क्षेत्र	वर्ग मी.	11109.00	120.63	0.13
4	मूल्यहास	रु. करोड़ों में	50.58	3.34%	1.69
	बर्थ की कुल प्रचालन लागत				3.09

(ख) कार्गो प्रहस्तन, भंडारण, विविध:

क्र.सं.	विवरण	मूल्य	इकाई	मात्रा	आईएन आर/ इकाई	रु. करोड़
	कार्गो प्रहस्तन, भंडारण, विविध					
1	रोशनी के लिए बिजली	24	केडब्ल्यूएच	6480000	9.69	6.28
	उपस्करों के लिए ईंधन					
	एमएचसी (2 सं.)	33.33	लिटर	266640	56.69	1.51
	फोर्क लिफ्ट 30 मी.ट. (3 सं.)	10	लिटर	120000	56.69	0.68
	फोर्क लिफ्ट 35 मी.ट. (3 सं.)	13	लिटर	156000	56.69	0.88
	पेलोडर 10 मी.ट. (6 सं.)	12	लिटर	288000	56.69	1.63
	हिताची एक्सकेवटर 200 टन (2 सं.)	15	लिटर	120000	56.69	0.68
	हिताची एक्सकेवटर 350 टन (2 सं.)	25	लिटर	200000	56.69	1.13
	डम्पर 20 मी.ट. (8 सं.) (एक बार में डम्पर की 18 टन ढुलाई क्षमता के लिए बल्क कार्गो प्रहस्तन पर विचार करते हुए)			47579.81	56.69	0.27
	ट्रेलर (8 सं.) (एक बार में ट्रेलर की 15 टन ढुलाई क्षमता के लिए टिम्बर कार्गो प्रहस्तन पर विचार करते हुए)			3597.93	56.69	0.02
	ट्रक (8 सं.) (एक बार में ट्रक की 20 टन ढुलाई क्षमता के लिए बैग वाले कार्गो के प्रहस्तन पर विचार करते हुए)			2009.16	56.69	0.01
2	मरम्मत और अनुरक्षण – सिविल	1%	रु. करोड़	105.76		1.06
	मरम्मत और अनुरक्षण – अभियांत्रिक उपस्कर	5%	रु. करोड़	78.12		3.91
	मरम्मत और अनुरक्षण – रेलवे	5%	रु. करोड़	11.88		0.59
3	बीमा	1%	रु. करोड़	195.77		1.96
4	मूल्यहास		रु. करोड़			
	सिविल परिसंपत्तियां	3.34%	रु. करोड़	105.76		3.53
	अभियांत्रिक, इलैक्ट्रिकल और जनसुविधाएं	6.75%	रु. करोड़	78.12		5.27
	रेलवे साइडिंग्स	6.75%	रु. करोड़	11.88		0.80
5	लाइसेंस शुल्क भूमि		वर्ग मी.	230901	241.25	5.57
	लाइसेंस शुल्क – आधे मील के बाद भूमि		वर्ग मी.	28599	110.16	0.32
6	अन्य व्यय	5%	रु. करोड़	195.77		9.79
	कार्गो प्रहस्तन, भंडारण और विविध की कुल प्रचालन लागत					45.90

* बिजली की इकाई दर जोकि रु. 9.69/इकाई है, हेतु गणना भेजी गई है।

[टिप्पणी: एचएमसी, एफएलटी, पेलोडर, हिताची एक्सकवेटर के लिए ईंधन लागत प्रत्येक उपस्कर के लिए 4000 घंटे अनुमानित की गई है। डम्परों, ट्रेलरों और ट्रकों के लिए ईंधन लागत का अनुमान लगाया गया है (पत्तन द्वारा इसका ब्रेकअप उपलब्ध नहीं करवाया गया है)]

(v) कार्गो प्रहस्तन के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर):

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	मद विवरण	राशि
1	प्रचालन लागत	45.90
2	रु. 195.77 करोड़ के केपेक्स का आरओसीई 16 प्रतिशत	31.32
	कुल एआरआर	77.23

(vi) वार्षिक राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन:

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	मद विवरण	प्रतिशतता	राशि
1	प्रहस्तन प्रभार	90%	69.50
2	भंडारण प्रभार	5%	3.86
3	विविध प्रभार	5%	3.86
	कुल	100%	77.23

(vii) बर्थ किराये के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर):

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	मद विवरण	राशि
1	प्रचालन लागत	3.09
2	रु. 50.56 करोड़ के केपेक्स का 16 प्रतिशत आरओसीई	8.09
	कुल एआरआर	11.18

(viii) बर्थ किराया प्रभार प्रति जीआरटी प्रति घंटा के लिए प्रशुल्क गणना:

क्र.सं.	विवरण	खाद्यान्न एवं उर्वरक	कोयला	अयस्क और खनिज	स्टील कार्गो	परियोजना कार्गो	अन्य बैग वाला कार्गो	अन्य शुष्क बल्क	टिम्बर के लट्ठे
1	अनुपात	18.98%	31.83%	7.00%	1.79%	2.00%	4.93%	23.86%	9.61%
2	प्रहस्तित किया जाने वाला टनभार	558097.33	935747.48	205828.75	52646.95	58794.05	144853.47	701562.74	282469.23
3	जलयान दिवस आउटपुट	20000	20000	20000	11000	929	8000	20000	7000
4	बर्थ दिवसों की सं. (2/3)	27.90	46.79	10.29	4.79	63.29	18.11	35.08	40.35
5	बर्थ घंटों की सं. (4*24) औसत जीआरटी	670	1123	247	115	1519	435	842	968
6	औसत जीआरटी	26551.13	42927.70	29092.75	14043.78	10947.06	11262.65	24500.46	21293.29
7	कुल जीआरटी (6*5)	17781735.83	48203383.74	7185748.119	1613153.92	16627484.98	4894300.192	20626334.76	20621826.97
	जीआरटी विदेशी	17053870.11	46230258.57	6891611.496	1547122.153	15946866.6	4693960.171	19782030.13	19777706.85
	जीआरटी तटीय	727865.7199	1973125.174	294136.623	66031.76714	680618.3853	200340.0212	844304.6363	844120.1171
						विदेशी दर (रु. / जीआरटी / घंटा)	0.83		
						तटीय दर (रु. / जीआरटी / घंटा)	0.50		

(viii) भंडारण प्रभारों के लिए प्रशुल्क गणना:

स्लैब अवधि का विवरण	2014-15	2013-14	2012-13	कुल	औसत	8वां सप्ताह और आगे	7वें सप्ताह	6वें सप्ताह	5वें सप्ताह	4थें सप्ताह	3रें सप्ताह	2रें सप्ताह	प्रथम सप्ताह	निःशुल्क अवधि	कुल भंडारित	यथा भंडारित अनुमानित
निःशुल्क अवधि में निकासी	7393077	7814431	7240777	22448285	28.49%	27.85%	6.41%	6.18%	5.22%	5.00%	6.26%	7.04%	7.54%	14.24%	85.76%	प्रथम सप्ताह
निःशुल्क अवधि के बाद प्रथम सप्ताह में निकासी	2234434	1789400	1919143	5942977	7.54%	27.85%	6.41%	6.18%	5.22%	5.00%	6.26%	7.04%	3.77%		67.74%	2रें सप्ताह
निःशुल्क अवधि के बाद 2रें सप्ताह में निकासी	1901581	2016316	1633035	5550932	7.04%	27.85%	6.41%	6.18%	5.22%	5.00%	6.26%	3.52%			60.45%	3रें सप्ताह

निःशुल्क अवधि के बाद 4 ^{थे} सप्ताह में निकासित	1835406	1760414	1340249	4936069	6.26%	27.85%	6.41%	6.18%	5.22%	5.00%	3.13%				53.80%	4 ^{थे} सप्ताह
निःशुल्क अवधि के बाद 4 ^{थे} सप्ताह में निकासित	1438412	1631570	871023	3941005	5.00%	27.85%	6.41%	6.18%	5.22%	2.50%					48.17%	5 ^{वें} सप्ताह
निःशुल्क अवधि के बाद 5 ^{वें} सप्ताह में निकासित	1392141	1537110	1188014	4117265	5.22%	27.85%	6.41%	6.18%	2.61%						43.05%	6 ^{वें} सप्ताह
निःशुल्क अवधि के बाद 6 ^{वें} सप्ताह में निकासित	1843946	1824487	1,200,765	4869198	6.18%	27.85%	6.41%	3.09%							37.35%	7 ^{वें} सप्ताह
निःशुल्क अवधि के बाद 7 ^{वें} सप्ताह में निकासित	1956975	2177126	915650	5049751	6.41%	27.85%	3.20%								31.06%	8 ^{वें} सप्ताह
निःशुल्क अवधि के बाद 8 ^{वें} सप्ताह और आगे निकासित	9822285	5468167	6659558	21950010	27.85%	13.93%									13.93%	9 ^{वें} सप्ताह और आगे
कुल	29818257	26019021	22968214	78805492	100.00%											

(ix) विविध प्रमारों के लिए प्रशुल्क गणना

घटक	राशि
वार्षिक राजस्व अपेक्षा (रु. में)	38600000
सर्वोत्तम क्षमता	2940000
विविध प्रमार रु0/मी.ट.	13.15

(x) कार्यनिष्पादन मानक:

क्र.सं.	विवरण	प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक
1.	सकल बर्थ आउटपुट	
	खाद्यान्न और उर्वरक (बल्क)	20000 टन/दिन
	कोयला (बल्क)	20000 टन/दिन
	अयस्क और खनिज (बल्क)	20000 टन/दिन
	स्टील कार्गो (स्टील कोइल, प्लेट्स और स्लैब)	11000 टन/दिन
	परियोजना कार्गो (ब्रेक बल्क)	929 टन/दिन
	अन्य बैग वाला कार्गो (खाद्यान्न, अन्य स्टील और कबाड़ सहित)	8000 टन/दिन
	अन्य शुष्क बल्क कार्गो	20000 टन/दिन
	लकड़ी के लट्टे (ब्रेक बल्क कार्गो)	7000 टन/दिन
2.	अंतरण भंडारण विराम समय	
	आयात	
(क)	सभी प्रकार के बहुउद्देशीय शुष्क कार्गो	5 दिन
	निर्यात	
(ख)	सभी प्रकार के बहुउद्देशीय शुष्क कार्गो	15 दिन
3.	प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालन के लिए वापसी समय	
(क)	(i) परंपरागत कार्गो के लिए ट्रक (एकल प्रचालन)	4 घंटे
	(ii) परंपरागत कार्गो के लिए ट्रक (दोहरा प्रचालन)	8 घंटे
(ख)	(i) शुष्क बल्क कार्गो के लिए रैक (एकल प्रचालन)	10 घंटे
	(ii) शुष्क बल्क कार्गो के लिए रैक (दोहरा प्रचालन)	18 घंटे

(xi) तदनुसार, पत्तन ने निम्नलिखित संदर्भ प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है:—

(क) बर्थ किराया प्रभार:

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1.	सभी पोत	0.83	0.50

(ख) कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में	
		विदेशी	तटीय
(क)	खाद्यान्न और उर्वरक (बल्क)	143.46	86.08
(ख)	कोयला (बल्क)	143.46	86.08
(ग)	अयस्क और खनिज (बल्क)	143.46	86.08
(घ)	स्टील कार्गो (स्टील कोइल, प्लेट्स और स्लैब)	260.84	156.51
(ङ)	परियोजना कार्गो (ब्रेक बल्क)	3088.57	1853.14
(च)	अन्य बैग वाला कार्गो (खाद्यान्न, अन्य स्टील और कबाड़ सहित)	358.66	215.20
(छ)	अन्य शुष्क बल्क कार्गो	143.46	86.08
(ज)	लकड़ी के लट्टे (बल्क ब्रेक)	409.90	245.94

टिप्पणी:

(i) ऊपर निर्धारित प्रहस्तन प्रभार (i) पोत से कार्गो की उतराई, भंडारण के प्वाइंट तक उसके नौभरण तथा स्थानांतरण सहित, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण और आयात कार्गो के मामले में ट्रकों पर लदाई (ii) स्टेकयार्ड में ट्रकों से कार्गो की उतराई, 15 दिनों की अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, लदाई प्वाइंट को कार्गो का स्थानांतरण और स्टोवडोरिंग सहित जलयान पर लदाई हेतु समेकित प्रभार है। इस समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर, जहां कहीं आवश्यक हो, की आपूर्ति शामिल है।

(ii) रेल बद्ध कार्गो के लिए, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के लिए समेकित प्रशुल्क से अधिक रु. 20/टन (पत्तन के उपयोक्ताओं के इनपुटों के अनुसार) का अतिरिक्त प्रभार उपयोक्ताओं से संग्रहीत किया जा सकता है।

(ग) भंडारण प्रभार:

(i) निःशुल्क अवधि:

- (क) आयात कार्गो के लिए पांच निःशुल्क दिवस और
(ख) निर्यात कार्गो के लिए पन्द्रह निःशुल्क दिवस

(ii) भंडारण प्रभार:

(दर रु. में प्रति मी.ट. प्रतिदिन)									
क्र. सं.	घटक	निःशुल्क अवधि के बाद प्रथम सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 2 ^{वें} सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 3 ^{वें} सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 4 ^{थें} सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 5 ^{वें} सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 6 ^{वें} सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 7 ^{वें} सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 8 ^{वें} सप्ताह और आगे के लिए दर
(क)	सभी प्रकार के कार्गो	0.31	0.46	0.61	0.61	0.61	0.61	0.61	0.61

(घ) विविध प्रभार:

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में (प्रति टन)
(i)	सभी प्रकार के कार्गो	13.15

13.3. केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 12 अगस्त 2015 द्वारा बताया है कि विषय परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित प्रस्ताव दिनांक 12 अगस्त 2015 की सॉफ्ट प्रति उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं को उनकी टिप्पणियां, यदि कोई हों, केपीटी को 2 दिनों के भीतर भेजने के अनुरोध के साथ भेजी गई थी।

14. केपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव के संदर्भ में, मै. ऋषि शिपिंग ने अपने ईमेल दिनांक 14 अगस्त 2015 और मै. आरआईपीएल ने अपने पत्र दिनांक 11 सितम्बर 2015 द्वारा इस प्राधिकरण और केपीटी को अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। केपीटी ने ऋषि शिपिंग की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी थीं। तथापि, इसने मै. आरआईपीएल की टिप्पणियों पर संक्षिप्त टिप्पणियां भेजी थी।

15. केपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 12 अगस्त 2015 द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव के साथ प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरण में कुछ महत्वपूर्ण मुद्दों पर पाए गए अन्तरालों के मद्देनजर, केपीटी से हमारे पत्र दिनांक 20 अगस्त 2015 द्वारा केपीटी से कुछ बिन्दुओं पर अपेक्षित सूचना भेजने का अनुरोध किया गया था। केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 24 अगस्त 2015 और अपने ईमेल दिनांक 28 अगस्त 2015 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उसपर केपीटी द्वारा प्रेषित उत्तर का सार नीचे सारबद्ध किए गए हैं:—

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	केपीटी द्वारा प्रेषित उत्तर
(i)	केपीटी ने कुछ नए उपस्करों अर्थात् हिताची एक्सक्वेटर (4 सं.), डम्पर (8 सं.), ट्रेलर (8 सं.) और ट्रक (8 सं.) का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट/प्रेषित करें:	
	(क) प्रत्येक अतिरिक्त उपस्कर की संख्या पर पहुंचने के लिए गणनाएं। स्पष्ट करें कि क्या स्टेक यार्ड से रेलवे साइडिंग तक कार्गो के आवागमन और वैगन पर लदाई के लिए अपेक्षित उपस्कर लिया गया है।	उपस्करों की संख्या केपीटी में किए गए प्रचालनों और बर्थ सं. 13 और 15 में उपलब्ध भंडारण सुविधाओं के मद्देनजर निर्धारित की गई है। प्रस्तावित उपस्कर लदाई रैकों के लिए परिकल्पित नहीं किए गए हैं। (तत्पश्चात, केपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 28 अगस्त 2015 द्वारा बताया है कि प्रस्तावित उपस्कर जलयान से तट, विलोमतः कार्गो के आवागमन और भंडारण क्षेत्र में कार्गो की लदाई/उतराई के लिए हैं। तथापि, ये उपस्कर रेल के माध्यम से कार्गो आवागमन के लिए उपयोग नहीं किए जाएंगे।)
	(ख) पुष्टि करें कि संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित उपस्कर प्रस्तावित सुविधा के लिए पर्याप्त हैं।	यह पुष्टि की गई है कि प्रस्तावित उपस्कर न्यूनतम अपेक्षा हैं और संकेतक हैं।
	(ग) विस्तृत गणनाओं के साथ इन अतिरिक्त उपस्कर हेतु सुविचारित ईंधन उपभोग के लिए आधार। ट्रकों के लिए सुविचारित ईंधन उपभोग तत्संबंधी पत्तनों द्वारा प्रेषित ईंधन उपभोगों के आधार पर 2.4 लिटर प्रति घंटा (आदेश सं. टीएएमपी/41/2015-वीओसीपीटी) है। केपीटी देखे कि सुविचारित ईंधन उपभोग अन्य महापत्तन न्यासों में सुविचारित ईंधन उपभोग के अनुसार है।	(i) इन अतिरिक्त उपस्करों के लिए सुविचारित ईंधन उपभोग निम्नवत् सुविचारित किया गया है: हिताची एक्सक्वेटर – 200 टन (2 सं.): 15 लिटर/घंटा का ईंधन उपभोग पत्तन के उपयोक्ताओं और ट्रांसपोर्टर्स द्वारा उपलब्ध करवाए गए ब्योरों के अनुसार सुविचारित किया गया है। मात्रा अभियांत्रिक उपस्करों हेतु 4000 कार्य घंटों के टीएएमपी प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित की गई है। इसे ईंधन दर अर्थात् रु. 56.59/लिटर से गुणा किया गया है। इसलिए, 2 हिताची एक्सक्वेटरों के लिए अंतिम गणना है = $15 \times 4000 \times 2 \times 56.69 = 0.68$ करोड़ (ii) 25 लिटर/घंटा के इसके ईंधन उपभोग पर विचार करते हुए हिताची 350 टन के लिए यही कार्यपद्धति अंगीकृत की गई है। (iii) अन्य उपस्करों के लिए – ट्रक, डम्पर और ट्रेलर: ट्रक (8 सं.): बैग वाला कार्गो ट्रकों के माध्यम से प्रहस्तित किया गया है और इसलिए बैग वाले कार्गो की हिस्सेदारी गणना में सुविचारित की गई है और एक बार में ट्रक की 20 टन वहन क्षमता और 4.5 कि.मी./लिटर के ईंधन उपभोग पर विचार करते हुए पत्तन के उपयोक्ताओं और ट्रांसपोर्टर्स के इनपुट के अनुसार सुविचारित किया गया है। यह अनुमान लगाया गया है कि ट्रक द्वारा यात्रा किया जाने वाला आने-जाने की औसत दूरी 1.25 कि.मी. है। ईंधन दर रु. 56.69/लिटर सुविचारित की गई है। इसलिए, 8 ट्रकों के लिए गणना निम्नवत् दर्शाई गई है: $[(2.94 \times 4.93\% \times 10^6)/(20 \times 8) \times (1.25/4.5)] \times 8 \times 56.69 = 0.01$ करोड़ (iv) डम्पर्सों में प्रहस्तित किए जाने वाले बल्क कार्गो की हिस्सेदारी पर विचार करते हुए और ट्रेलरों में प्रहस्तित किए जाने वाले टिम्बर कार्गो पर विचार करते हुए डम्पर्सों और ट्रेलरों के मामले में इसी कार्यपद्धति पर विचार किया गया है। डम्पर्सों का ईंधन उपभोग 3.5/लिटर सुविचारित किया गया है और ट्रेलरों के लिए पत्तन ट्रांसपोर्टर्स के उपयोक्ताओं के इनपुट के अनुसार 4 कि.मी./लिटर है।

(ii)	<p>मद 4 (iii): केपीटी द्वारा प्रेषित उत्तर हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न को संबोधित नहीं करता है। इसलिए, यह प्रश्न दोहराया गया है।</p>	<p>यह बताया जाता है कि तालिका 2.1 में बर्थ निर्माण की पूंजी लागत रु. 92.79 करोड़ है और रु. 52.53 करोड़ नहीं है जिसमें 55 मी. चौड़े सम्पूर्ण घाट ढांचे के निर्माण की लागत शामिल है। तालिका 2.2 में प्रचालन लागत के अनुमानन में (कुल 55 मी. चौड़े घाट में से) 35 मी. चौड़े घाट ढांचे की लागत ही शामिल है। 35 मी. चौड़े घाट ढांचे की गणना अनुमानित रु. 50.58 करोड़ निम्नवत् भेजी गई है:-</p> <p>35 मीटर चौड़े बर्थ की पूंजी लागत की गणना:</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>इकाई</th><th>मात्रा</th><th>ग्राइपरनआर/इकाई</th><th>रु. करोड़ों में</th><th>विविध</th><th>रु. करोड़ों में</th></tr><tr><td>बर्थ निर्माण</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>पाइल नींव</td><td>Nos.</td><td>215</td><td>1214614</td><td>26.11</td><td>1.31</td><td>27.42</td></tr><tr><td>सुपर ढांचा</td><td>Sqm</td><td>10500</td><td>21,010.00</td><td>22.06</td><td>1.10</td><td>23.16</td></tr><tr><td>कुल</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>50.58</td></tr></table>	विवरण	इकाई	मात्रा	ग्राइपरनआर/इकाई	रु. करोड़ों में	विविध	रु. करोड़ों में	बर्थ निर्माण							पाइल नींव	Nos.	215	1214614	26.11	1.31	27.42	सुपर ढांचा	Sqm	10500	21,010.00	22.06	1.10	23.16	कुल						50.58
विवरण	इकाई	मात्रा	ग्राइपरनआर/इकाई	रु. करोड़ों में	विविध	रु. करोड़ों में																															
बर्थ निर्माण																																					
पाइल नींव	Nos.	215	1214614	26.11	1.31	27.42																															
सुपर ढांचा	Sqm	10500	21,010.00	22.06	1.10	23.16																															
कुल						50.58																															
(iii)	<p>मद 8 (ii):</p> <p>(क) केपीटी ने स्पष्ट किया है कि क्या कार्गो की सम्पूर्ण सर्वोत्तम क्षमता केपीटी द्वारा परिकल्पित रेलवे सुविधा प्राप्त करेगी। इसलिए, मद 8 (ii) (क) और (ख) में मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण दोहराया गया है।</p>	<p>यह एतद्वारा स्पष्ट किया जाता है कि सम्पूर्ण कार्गो रेल सुविधाएं प्राप्त नहीं करेगा।</p> <p>इसके अलावा, पहले भी यह स्पष्ट किया गया था कि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार, यथा प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभार (i) स्टीवडोरिंग सहित पोत से कार्गो की उतराई और भंडारण के बिन्दु तक उसका स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण और (ii) स्टेकयार्ड में ट्रकों से कार्गो की उतराई, 15 दिनों की अवधि तक स्टेकयार्ड में ट्रकों से कार्गो की उतराई, लदाई बिन्दु को स्थानांतरण और स्टीवडोरिंग सहित जलयान पर लदाई के समेकित प्रभार हैं। यह 13वें से 16वें कार्गो बर्थों के लिए पूर्व में अनुमोदित अपफ्रंट अनुमोदित प्रशुल्क के अनुसार भी है, जोकि टीएएमपी दिशानिर्देश, 2008 पर भी आधारित है।</p> <p>कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के लिए समेकित प्रशुल्क से अधिक रु. 20/टन का अतिरिक्त प्रभार रेल बद्ध कार्गो के लिए संग्रहीत किए जाने हेतु प्रस्ताव किया गया है।</p> <p>ट्रांसपोर्टर्स से उपलब्ध उपर्युक्त दर का समर्थन करती हुई कोटेशन इसके साथ अनुबंध 2 रूप में संलग्न की गई है।</p>																																			
	<p>(ख) समेकित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों से अधिक रु. 20/- प्रति टन की दर से अतिरिक्त प्रभार वसूल करने के लिए केपीटी के प्रस्ताव के संबंध में, केपीटी उसका आधार स्पष्ट करे जब आंतरिक रेलवे के लिए पूंजी लागत और प्रचालन लागत समेकित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों पर पहुंचने के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा में पहले ही लिया गया है। रु. 20/टन की प्रस्तावित दर 2008 दिशानिर्देशों के अधीन यथा अपेक्षित सर्वोत्तम क्षमता हेतु प्रतिमानकों के आधार पर निर्धारित नहीं की गई है। इस मद के लिए केपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण 2008 दिशानिर्देशों में फिट नहीं आता है। केपीटी 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों के अनुसार दर प्रस्तावित करे।</p>	<p>रेल वेगनों के माध्यम से कार्गो प्रहस्तन के लिए अपेक्षित अतिरिक्त प्रचालनों के संबंध में, यह कहना है कि ट्रकों पर कार्गो की लदाई, रेलवे साइडिंग को कार्गो परिवहन और रैक पर कार्गो की लदाई के लिए प्रोद्भूत वर्तमान में कुल लागत ट्रांसपोर्टर्स से प्राप्त की गई सूचना के अनुसार रु. 30/मी.ट. अर्थात् रु. 10/मी.ट. होती है। चूंकि पोत से उतराई, कार्गो को भंडारण क्षेत्र में ले जाना और ट्रकों पर लदाई से टर्मिनल हेतु प्रहस्तन दर कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के लिए समेकित प्रभारों में शामिल है, जैसे रैक लदाई के मामले में, केवल दो प्रचालन अर्थात् रेलवे साइडिंग को परिवहन और रैकों पर लदाई अर्थात् रु. 20/मी.ट. शामिल किए जाएंगे। तदनुसार, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के लिए समेकित प्रशुल्क से अधिक रु. 20/मी.ट. का अतिरिक्त प्रभार रेल बद्ध कार्गो के लिए संग्रहीत किया जा सकता है।</p> <p>ट्रांसपोर्टर्स से उपलब्ध करवाई गई रु. 30/मी.ट. की उपर्युक्त दर का समर्थन करते हुए कोटेशन भेजी गई है।</p>																																			

16. केपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 28 अगस्त 2015 द्वारा बताया है कि प्रस्तावित उपस्कर जलयान से तट, विलोमतः और भंडारण क्षेत्र में कार्गो की लदाई/उतराई के आवागमन के लिए है। तथापि, ये उपस्कर रेल के माध्यम से कार्गो ले जाने हेतु प्रयोग नहीं किए जाएंगे।

17. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

18. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:—

- (i) कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) का प्रस्ताव कांडला पत्तन में निर्माण, प्रचालन, हस्तांतरण (बीओटी) पर बर्थों के पुर्ननिर्माण द्वारा 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो (द्रव्य/कंटेनर कार्गो से इतर) बर्थों के अवार्ड के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है।
- (ii) इस मामले के विश्लेषण की कार्यवाही शुरू करने से पहले, मौजूदा प्रस्ताव के संदर्भ में निम्नलिखित बिन्दुओं पर संक्षेप से बताना प्रासंगिक है:—

- (क) इस प्राधिकरण ने केपीटी में 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो (द्रव्य/कंटेनर कार्गो से इतर) बर्थों के विकास के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करते हुए एक आदेश सं. टीएमपी/35/2008-केपीटी दिनांक 14 अक्टूबर 2008 पारित किया था। चार बर्थों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अप्रकट प्रशुल्क के आधार पर, पत्तन ने बोलियां आमंत्रित की थीं और बर्थ सं. 13 और 15 के मामले में क्रमशः मै. आरएस इफ्रा प्रा0 लि0 (आरआईपीएल) और मै. जेआरई इफ्रा प्रा0 लि0 (जेआरआईपीएल) के साथ रियायत करार किया था।

तत्पश्चात, जब संबद्ध बीओटी प्रचालक वाणिज्यिक प्रचालनों की शुरुआत पर दरमानों की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण के पास आए थे तो इस प्राधिकरण ने कांडला पत्तन न्यास से पत्राचार पर विश्वास करते हुए कि इन परियोजना के लिए सम्पूर्ण प्रमाणपत्र इन परियोजनाओं के लिए अस्थायी तौर पर स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा जारी किया गया था, 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 के अनुपालन में आरआईपीएल और जेआरआईपीएल के नाम में दरमान अधिसूचित किए गए थे।

- (ख) केपीटी द्वारा उद्धरित कारणों से जो जिसके बारे में तथ्यात्मक स्थिति के बारे बताते हुए पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में बताया गया है, पत्तन ने बताया था कि उसने दोनों बर्थों के रियायतप्राप्तकर्ताओं के साथ पत्तन द्वारा किए गए रियायत करारों को समाप्त करने के लिए अपने बोर्ड को पहले प्रस्ताव दिया था। तथापि, तत्पश्चात, 20 मार्च 2015 को पोत परिवहन मंत्रालय में इस मामले पर हुई बैठक के आधार पर, केपीटी ने रियायत करारों को देखने और उपचारी उपाय का सुझाव देने के लिए केपीटी बोर्ड में पांच न्यासियों की एक उपसमिति गठित की थी। उपाध्यक्ष और न्यासियों की उपस्थिति में उप-समिति जिसमें पोत परिवहन मंत्रालय से प्रतिनिधि भी शामिल थे, उनके लैडरों के साथ दो रियायतप्राप्तकर्ताओं के साथ मुद्दों पर चर्चा करने के बाद बर्थ सं. 13 और 15 के पुर्ननिर्माण की अनुशंसा की थी। उपसमिति ने केपीटी बोर्ड को यह अनुशंसा भी दी थी कि बर्थों की उत्पादकता के आधार पर मूल्यांकित सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर प्रशुल्क के अनुमोदन की मांग करते हुए इस प्राधिकरण को संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करे। केपीटी के न्यासी बोर्ड ने उपसमिति की अनुशंसाएं अनुमोदित की थीं। केपीटी ने स्पष्ट किया है कि 13वें और 15वें कार्गो बर्थों के रियायतप्राप्तकर्ताओं को समाप्ति नोटिस जारी नहीं किया गया था।

केपीटी ने बताया है कि आरआईपीएल और जेआरआईपीएल के साथ उसके द्वारा हस्ताक्षर किया गया रियायत करार दो बीओटी प्रचालकों को पहले से लाइसेंस पर दिए गए बर्थों के लिए बोलियां पुनः आमंत्रित करने हेतु विशिष्ट प्रावधान नहीं किया गया है। तथापि, बर्थों का अधिक प्रभावी और कुशल उपयोग सुनिश्चित करने के लिए, केपीटी ने 14वें और 16वें बर्थों सहित 13वें और 15वें बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों का पुर्ननिर्माण करने का निर्णय लिया है और इस संदर्भ में, केपीटी ने उपसमिति की अनुशंसाओं के आधार पर और अपने बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त करने के बाद इस प्राधिकरण से संदर्भ प्रशुल्क की मांग करते हुए एक प्रस्ताव दाखिल किया है। हालांकि केपीटी ने बताया है कि आरआईपीएल और जेआरआईपीएल ने अपने पत्रों क्रमशः दिनांक 24 जून 2015 और पत्र सं. शून्य दिनांक 01 जुलाई 2015 द्वारा अपनी सहमति दी है, यह देखा गया है कि जेआरआईपीएल और आरआईपीएल द्वारा दी गई सहमति कुछ शर्तों के अधीन है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस बारे में केपीटी को स्पष्ट रूप से बता दिया गया है कि इस प्राधिकरण का अधिकार-क्षेत्र केपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के मद्देनजर लागू संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण तक सीमित है। केपीटी और केपीटी द्वारा बर्थ सं. 13 और 15 के पुर्ननिर्माण और केपीटी द्वारा पहले से अवार्ड किए गए बर्थों की दोबारा बोली लगाने के कानूनी मसलों तथा मौजूदा बीओटी प्रचालकों की सहमति प्राप्त करने के लिए नियुक्त की गई उपसमिति को आरआईपीएल और जेआरआईपीएल द्वारा कही गई विभिन्न बातें रियायतप्रदाता प्राधिकरण, केपीटी की पूरी तरह से जिम्मेदारी है। केपीटी ने इस स्थिति को ध्यान में रखा है और आश्वासन दिया है कि वह परियोजना सं. 13 और 15 का पुर्ननिर्माण करने के प्रस्ताव की कानूनी मान्यता सुनिश्चित करेगा और 13वें तथा 15वें बर्थों के पुर्ननिर्माण की बोली कार्यवाही शुरू करने से पहले सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन प्राप्त करेगा। इस प्रकार, बर्थ सं. 13 से 16 के पुर्ननिर्माण की कार्यवाही और मौजूदा बर्थ सं. 13 तथा 15 जिन्हें केपीटी द्वारा पहले ही अवार्ड किया जा चुका है, की पुनःबोली लगाने सहित इस कार्यवाही में कानूनी मसले शामिल हैं और कार्गो प्रहस्तन प्रचालन रियायतप्राप्तकर्ताओं द्वारा पहले ही शुरू किए जा चुके हैं, इसकी पूरी जिम्मेदारी लाइसेंसदाता पत्तन केपीटी की है।

- (ग) इस मामले की कार्यवाही के दौरान, केपीटी ने बताया है कि बीओटी प्रचालकों में से एक अर्थात् बर्थ सं. 15 का जेआरआईपीएल जिसे अस्थायी सम्पूर्ण प्रमाणपत्र जारी किया गया था, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा दी गई पंच सूची में सूचीबद्ध विभिन्न मदों को पूरा नहीं किया था और इसलिए स्वतंत्र इंजीनियर का सम्पूर्ण प्रमाणपत्र प्राप्त नहीं कर सका था। ऐसी स्थिति में, केपीटी ने इस मामले की कार्यवाही के दौरान 1-11-2014 से जेआरआईपीएल द्वारा बर्थ सं. 15 के प्रचालन निलंबित कर दिए थे। इस मामले की कार्यवाही शुरू होने से पहले इस प्राधिकरण को इस स्थिति के बारे में नहीं बताया गया था। जब मांगा गया स्पष्टीकरण क्या अक्टूबर 2013 में जेआरआईपीएल के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरें केपीटी से मंजूरी पर आधारित हैं अधिसूचना वापिस लेने की जरूरत है, क्योंकि जेआरई का प्रचालन केपीटी द्वारा निलंबित किया गया है, केपीटी ने स्पष्ट किया है कि जेआरआईपीएल ने पुर्ननिर्माण की शर्तों पर अपनी सहमति दी है। इसलिए, इसे बर्थ सं. 15 के लिए दरमानों की अधिसूचना को वापिस लेने की आवश्यकता नहीं होगी। इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।

- (घ) केपीटी के मूल प्रस्ताव में बताया गया है कि उसने पहले से अवार्ड किए गए बर्थों के लिए पहले से निर्धारित “अपफ्रंट” प्रशुल्क के संशोधन की मांग की है। इस बारे में उल्लेख किए जाने पर कि वर्ष 2013 में पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश जारी किए जाने के बाद, “अपफ्रंट” प्रशुल्क का निर्धारण लम्बे समय तक नहीं रहेगा, केपीटी ने स्पष्ट किया है कि यह प्रस्ताव प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.2 और 2.4 को इनवोक करते हुए 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन इसके पुर्ननिर्माण द्वारा बर्थ सं. 13 से 16 हेतु संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु है।

जब बर्थ सं. 13 से 16 में पुर्ननिर्मित किए जाने के लिए परिकल्पित मर्दों से संबंधित स्पष्टीकरण मांगे गए थे, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि हालांकि बर्थ विशेषताएं समान रहेंगी, पुर्ननिर्मित बर्थों में एक पूर्ण रैक को व्यवस्थित करने के लिए अतिरिक्त भूमि का आबंटन शामिल है, सर्वोत्तम क्षमता निर्धारण में वृद्धि की गई है और विभिन्न अतिरिक्त उपस्कर का आबंटन शामिल है।

- (ङ) इस प्रकार यह देखा जा सकता है कि केपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव केपीटी द्वारा अपने बोर्ड के न्यासियों और पोत परिवहन मंत्रालय से एक न्यासी को शामिल करते हुए गठित की गई उपसमिति की अनुशंसाओं पर आधारित है। इसके अलावा, पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने ईमेल दिनांक 16 जून 2015 द्वारा बर्थ सं. 13 और 15 बहुउद्देशीय बर्थों के पुर्ननिर्माण के लिए केपीटी हेतु टाइम लाइन्स अग्रेषित की थीं। एमओएस द्वारा निर्धारित उक्त टाइम लाइन्स में 3 अगस्त 2015 तक इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क का अनुमोदन शामिल है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर और यह स्वीकार करते हुए कि संविधि के अधीन इस प्राधिकरण को संबद्ध महापत्तन न्यासों द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित और अधिसूचित करने के लिए अधिकार प्राप्त है, इस प्राधिकरण ने केपीटी द्वारा प्रस्तावित पुर्ननिर्माण द्वारा बर्थ सं. 13 से 16 हेतु संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु केपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर कार्यवाही करने का निर्णय लिया है।

- (iii) 2013 दिशानिर्देशों का खंड 2.4 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए महापत्तन न्यासों से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु 45 दिनों की समयावधि विनिर्दिष्ट करता है। जैसाकि पहले बताया गया है, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने ईमेल दिनांक 16 जून 2015 द्वारा अपने द्वारा निर्धारित लक्ष्य तारीखें अग्रेषित की थी, जिसमें इस प्राधिकरण को केपीटी द्वारा संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल किए जाने की लक्षित तारीख 17 जून 2015 निर्धारित की गई है और इस प्राधिकरण द्वारा संदर्भ प्रशुल्क का अनुमोदन 3 अगस्त 2015 निर्धारित किया गया है।

तथापि, पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में बताई गई तथ्यात्मक स्थिति से यह देखा जा सकता है कि केपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 16 जून 2015 द्वारा दाखिल किए गए मूल प्रस्ताव में कुछ अन्तर हैं। केपीटी से सम्पूर्ण प्रस्ताव 3 जुलाई 2015 को ही प्राप्त हुआ था। इस मामले की कार्यवाही के दौरान, विभिन्न उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं ने केपीटी के प्रस्ताव में विभिन्न अन्तरों के बारे में बताया था। भावी बोलीदाताओं और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशन में से कुछ के सुझावों पर विचार करते हुए, केपीटी ने अतिरिक्त उपस्कर की तैनाती, संशोधित सर्वोत्तम क्षमता, संशोधित पूंजी लागत, संशोधित प्रस्तावित प्रशुल्क और रेलबद्ध कार्गो के लिए नए प्रशुल्क का प्रस्ताव करते हुए एक संशोधित प्रस्ताव दिनांक 12 अगस्त 2015 को दाखिल किया था। तत्पश्चात, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 24 अगस्त 2015 और 28 अगस्त 2015 द्वारा उन कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजे थे जो उसके संशोधित प्रस्ताव से प्रकट हुए थे। इस मामले को अंतिम रूप सभी मामलों में केपीटी से पूर्ण अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्राप्त होने पर ही दिया जा सकता था।

केपीटी द्वारा संदर्भित मामले की कार्यवाही के दौरान केपीटी द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरण के साथ पत्र दिनांक 12 अगस्त 2015 द्वारा दाखिल किया गया अंतिम संशोधित प्रस्ताव इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

- (iv) केपीटी का प्रस्ताव 13 से 16 बर्थों के प्रत्येक बर्थ हेतु एकसमान संदर्भ प्रशुल्क परिकल्पित करता है। मै. ऋषि शिपिंग, भावी बोलीदाताओं में से एक, का मत था कि संदर्भ प्रशुल्क बर्थ सं. 13 और 15 के निर्धारण हेतु बर्थ सं. 14 और 16 के साथ जोड़ा नहीं जाना चाहिए और केपीटी को 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों का अनुसरण करते हुए अलग-से बर्थ सं. 14 और 16 के लिए प्रशुल्क पर पहुंचना चाहिए। केपीटी को विशेष रूप से आंतरिक रेलवे की पूंजी लागत और अतिरिक्त भूमि की प्रचालन लागत तथा पूंजी के अलावा बर्थ सं. 14 और 16 के लिए पृथक संदर्भ प्रशुल्क प्रस्तावित करने पर विचार करने का अनुरोध किया गया था, यदि ये मर्द इन दो बर्थों के लिए प्रासंगिक नहीं पाई गई थीं। प्रत्युत्तर में, केपीटी ने स्पष्ट रूप बताया है कि 13वें से 16वें बर्थ में से प्रत्येक बर्थ के लिए कुल भूमि क्षेत्र आवश्यकता 27 हैक्टेयर है। केपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि रु. 11.88 करोड़ पर अनुमानित आंतरिक रेलवे की लागत 13वें से 16वें बर्थ के प्रत्येक बर्थ हेतु प्रासंगिक है। केपीटी के किए गए उपर्युक्त निवेदनों पर विश्वास करते हुए, इस प्राधिकरण ने बर्थ 13 से 16 के प्रत्येक बर्थ के लिए एकसमान संदर्भ प्रशुल्क हेतु केपीटी के प्रस्ताव के आधार पर कार्यवाही शुरू की है। संयोगवश, एक दूसरे भावी बोलीदाता, आरआईपीएल ने बताया है कि 13 से 16 बर्थों के प्रत्येक बर्थ के लिए प्रशुल्क अवश्य एकसमान होना चाहिए।

- (v) महापत्तनों में परियोजनाओं हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के लिए संशोधित दिशानिर्देश, 2013 का खंड 2.4 विनिर्दिष्ट करता है कि यदि महापत्तन न्यास के मद्देनजर, उस महापत्तन न्यास अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 दिशानिर्देशों के अधीन घटक विशेष के लिए निर्धारित प्रशुल्क उस घटक के लिए प्रतिनिधि संदर्भ प्रशुल्क नहीं है तो महापत्तन विस्तृत और पर्याप्त औचित्य देते हुए परियोजना के लिए 2008 दिशानिर्देशों के अधीन संदर्भ प्रशुल्क पुनः निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव लेकर इस प्राधिकरण के पास जाने के लिए स्वतंत्र है। केपीटी ने अपने स्वयं के पत्तन अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यासों में 2008 दिशानिर्देशों के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित उच्चतम अपफ्रंट प्रशुल्क अंगीकृत नहीं करने परन्तु 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए प्रस्ताव दाखिल करने के निम्नलिखित उदाहरण उद्धरित किए हैं:-

- (क) केपीटी बोर्ड द्वारा नियुक्त उपसमिति ने बर्थ सं. 13 और 15 के पुर्ननिर्माण की अनुशंसा की है। उपसमिति ने यह भी अनुशंसा की है कि संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव बर्थों की उत्पादकता पर मूल्यांकित सर्वोत्तम क्षमता पर आधारित होना चाहिए। केपीटी बोर्ड ने उपसमिति की अनुशंसाएं अनुमोदित की हैं और मौजूदा प्रस्ताव दाखिल किया है।
- (ख) अक्टूबर 2008 में 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के विकास के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अप्रॉफ़्ट प्रशुल्क में सामान्य कार्गो मर्दे जैसे — खाद्यान्न और उर्वरक, ताप कोयला, कोयला (ताप कोयला से इतर), चूनापत्थर, खनिज, चीनी, नमक, अन्य शुष्क बल्क, स्टील और बैग वाला कार्गो और लकड़ी के लट्ठे शामिल हैं। जबकि, पुर्ननिर्मित परियोजना के अधीन प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो प्रोफाइल हैं — खाद्यान्न और उर्वरक (बल्क), कोयला (बल्क), अयस्क और खनिज (बल्क), स्टील कार्गो (स्टील कोइलें, प्लेटें और स्लैब), परियोजना कार्गो (ब्रेक बल्क), अन्य बैग वाला कार्गो (खाद्यान्न, अन्य स्टील और कबाड़ सहित), अन्य शुष्क बल्क कार्गो और लकड़ी के लट्ठे (बल्क ब्रेक)।
- (ग) पुर्ननिर्मित प्रस्ताव पूर्ण रैंक को व्यवस्थित करने के लिए प्रत्येक बर्थ को अतिरिक्त भूमि क्षेत्र का आबंटन परिकल्पित करता है।
- (घ) प्रस्ताव अतिरिक्त उपस्कर जैसे एक्सकवेटरों, डम्परों, ट्रेलरों आदि की तैनाती परिकल्पित करता है जोकि बहुउद्देशीय बर्थ के लिए निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार नहीं हैं।

उपर्युक्त कारण उद्धरित करते हुए और बर्थों द्वारा अर्जित उत्पादकता के लिए निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर संशोधित प्रशुल्क के लिए उपसमिति की अनुशंसाओं के आधार पर, पत्तन ने 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो (द्रव्य/कंटेनर कार्गो से इतर) बर्थों के लिए संदर्भ प्रशुल्क की मांग की है। उपर्युक्त निवेदनों के मद्देनजर, केपीटी का प्रस्ताव 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु लिया गया है जोकि सामान्यतः बहुउद्देशीय बर्थ के लिए 2008 के अप्रॉफ़्ट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों का अनुसरण करता है।

केपीटी ने बताया है कि उसके प्रस्ताव में सर्वोत्तम क्षमता गणना और उपस्कर प्रोफाइल जिनपर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है, के संदर्भ में बहुउद्देशीय बर्थ के लिए 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों से विपथन है।

(vi) सर्वोत्तम क्षमता:

- (क) 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित आउटपुट प्रतिमानक अर्थात् 30,000 टन पार्सल आकार से अधिक के पोत के लिए शुष्क बल्क (खाद्यान्न और उर्वरक) हेतु 10,000 टन प्रतिदिन, कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि के लिए 10,000 टन प्रतिदिन, बल्क कार्गो तथा स्टील और बैग वाले कार्गो के लिए 4,000 टन प्रतिदिन और अन्य ब्रेक बल्क के लिए 2500 टन प्रतिदिन 20 टन लेवल लफिंग क्रेन की 3 सं. कुल 60 टन के संदर्भ में है। केपीटी का प्रस्ताव प्रत्येक 60 टन की 2 एचएमसी परिकल्पित करता है। चूंकि 3 लेवल लफिंग क्रेनों का जोड़ 60 टन होता है जो केपीटी द्वारा प्रस्तावित 60 टन एचएमसी से मेल खाता है, इसलिए केपीटी ने 60 टन एचएमसी की 2 संख्याओं की तैनाती के लिए प्रहस्तन दर में अद्यतन के अधीन 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित आउटपुट प्रतिमानक अंगीकृत किए हैं।

60 टन की 2 एचएमसी प्रत्येक के लिए, केपीटी ने 20000 टन/दिन की दर से प्रत्येक कार्गो श्रेणियों अर्थात् खाद्यान्न और उर्वरक, कोयला, अयस्क तथा खनिज और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन दर पर विचार किया है जोकि 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उक्त कार्गो समूह के लिए निर्धारित प्रहस्तन दरों के अनुसार पाया गया है।

स्टील कार्गो (स्टील कोइलें, प्लेटें और स्लैब) के संबंध में, केपीटी ने 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 8000 टन/दिन की प्रहस्तन दर के बजाय 11000 टन/दिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। लकड़ी के लट्ठों के लिए, केपीटी ने अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रतिमानकों के अनुसार 5000 टन/दिन की बजाय 7000 टन/दिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। केपीटी ने औचित्य दिया है कि स्टील कार्गो जैसे स्टील कोइलें, स्टील प्लेटें और स्टील स्लैब की स्टील कार्गो अर्थात् स्टील पाइप, स्टील तार बंडल तथा स्टील बार की तुलना में अधिक प्रहस्तन दर है और इसके द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दर वर्ष 2014-15 के दौरान कांडला में अर्जित 10,000 टन/दिन से अधिक की उत्पादकता पर आधारित है। केपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर जोकि इसके पत्तन में अर्जित वास्तविक उत्पादकता पर आधारित बताया गया है, इस कार्गो के लिए केपीटी द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दर का उच्चतर स्तर स्वीकार किया गया है।

टिम्बर के संबंध में, केपीटी ने स्पष्ट किया है कि उसके बर्थ सं. 1 से 12 में टिम्बर प्रहस्तन में अर्जित औसत आउटपुट वर्ष 2013-14 और 2014-15 में क्रमशः लगभग 6836 टन/दिन और 6834 है। इस प्रकार, केपीटी ने सर्वोत्तम क्षमता गणना में टिम्बर के लिए उसके द्वारा सुविचारित 7000 टन/दिन की प्रहस्तन दर का औचित्य बताया है। केपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण जो उसके पत्तन में अर्जित वास्तविक उत्पादकता द्वारा औचित्यपरक बताया गया है, के आधार पर इस कार्गो के लिए प्रहस्तन दर केपीटी द्वारा सुविचारित स्तर पर विचार किया गया है।

परियोजना कार्गो (ब्रेक बल्क) के लिए प्रहस्तन दर के संबंध में, 2008 दिशानिर्देशों में कोई विशिष्ट प्रतिमानक निर्धारित नहीं किए गए हैं। केपीटी ने बताया है कि परियोजना कार्गो के लिए इसके द्वारा सुविचारित 929 टन/दिन की प्रहस्तन दर वर्ष 2014-15 में अर्जित

वास्तविक प्रहस्तन दर पर आधारित है। 2008 दिशानिर्देशों में परियोजना कार्गो के लिए निर्धारित विशिष्ट प्रतिमानकों के अभाव में, केपीटी द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दरों जोकि इस कार्गो श्रेणी के प्रहस्तन में अर्जित वास्तविक उत्पादकता पर आधारित बताया गया है, पर विश्वास किया गया है और इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (ख) केपीटी ने कार्गो अर्थात् खाद्यान्न और उर्वरक (बल्क), कोयला (बल्क), अयस्क और खनिज (बल्क), स्टील कार्गो (स्टील कोइलें, प्लेटें और स्लैब), परियोजना कार्गो (ब्रेक बल्क), अन्य बैग वाला कार्गो (खाद्यान्न, अन्य स्टील और कबाड़ सहित), अन्य शुल्क बल्क कार्गो तथा टिम्बर लट्टों (ब्रेक बल्क) की प्रतिशत हिस्सेदारी क्रमशः 18.98 प्रतिशत, 31.83 प्रतिशत, 7 प्रतिशत, 1.79 प्रतिशत, 2 प्रतिशत, 4.93 प्रतिशत, 23.86 प्रतिशत और 9.61 प्रतिशत पर विचार किया गया है।

केपीटी ने बताया है कि सुविचारित कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी वर्ष 2014-15 के दौरान केपीटी द्वारा प्रहस्तित शुष्क कार्गो की वास्तविक प्रतिशत हिस्सेदारी पर आधारित है। केपीटी द्वारा सुविचारित कार्गो क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी पर विश्वास किया गया है।

- (ग) कार्गो वार प्रहस्तन दर और कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी पर विचार करते हुए, केपीटी ने 45.66 प्रतिशत की दर से उपयोगिता कारक लागू किया है और 29,35,962 टन प्रतिवर्ष की दर से एक बर्थ के लिए सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की थी जिसे केपीटी द्वारा पूर्णांकित कर 2.94 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमएमटीपीए) किया गया है। 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3 के अनुसार, बहुउद्देशीय बर्थ, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता अधिकतम क्षमता के 70 प्रतिशत पर मूल्यांकित की जानी है। इसके अलावा, बहुउद्देशीय बर्थ की सर्वोत्तम क्षमता मूल्यांकित करने के लिए सूत्र और कार्गो प्रहस्तन प्रतिमानक निर्धारित करने वाला 2008 दिशानिर्देशों का खंड 3.1 बहुउद्देशीय बर्थ की क्षमता मूल्यांकित करने के लिए 70 प्रतिशत की दर से उपयोग प्रतिमानक स्पष्ट रूप से विनिर्दिष्ट करता है।

केपीटी द्वारा सुविचारित 45.66 प्रतिशत का उपयोगिता कारक 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित 70 प्रतिशत उपयोगिता प्रतिमानक के अनुसार नहीं पाया गया है। 70 प्रतिशत का उपयोगिता कारक आदेश सं. टीएमपी/35/2008-केपीटी दिनांक 14 अक्टूबर 2008 में केपीटी सहित अन्य महापत्तन न्यासों में बहुउद्देशीय बर्थों का अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते समय एकसमान रूप से अनुसरित किया गया है। इस संबंध में, केपीटी का तर्क कि 45.66 प्रतिशत का उपयोगिता कारक 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित 4000 कार्य घंटों के प्रतिमानकों पर आधारित है (अर्थात् 4000 घंटे/8760 घंटे [365 दिन * 24 घंटे] = 45.66%), यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि बहुउद्देशीय बर्थ के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित 4000 घंटों के उक्त कार्य घंटे प्रतिमानक ईंधन लागत/बिजली लागत के अनुमानन के लिए है। इसके अलावा, हालांकि 2008 के दिशानिर्देश बिजली तथा ईंधन लागत के अनुमानन के लिए 4000 कार्य घंटे प्रतिमानक निर्धारित करते हैं, 6132 घंटे इस प्राधिकरण द्वारा पूर्ण बर्थ के लिए सुविचारित किए गए हैं। 4000 कार्य घंटों का प्रतिमानक केवल मात्र उपस्कर के लिए ही सुविचारित किया गया है। अतः, केपीटी से ईंधन लागत के अनुमानन के लिए 6132 कार्य घंटों पर विचार करने के लिए विशेष रूप से अनुरोध किया गया था। कार्य घंटे 6132 पर संशोधित करने की बजाय केपीटी ने 4000 घंटों के आधार पर क्षमता उपयोगिता प्रतिशत कम करके 45.66 प्रतिशत कर दिया है जोकि 2008 दिशानिर्देशों के खंड 3 और 3.1. के अनुसार नहीं है। क्षमता उपयोगिता पर निर्धारित प्रतिमानक से विपथन का औचित्य बताते हुए केपीटी द्वारा किन्हीं असाधारण परिस्थितियों के बारे में नहीं बताया गया है। ऐसी स्थिति में, जबकि प्रहस्तन दर और कार्गो हिस्सेदारी केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित विचार किए गए हैं, उपयोगिता 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 70 प्रतिशत पर सुविचारित की गई है। तदनुसार, बर्थ सं. 13 से 16 के प्रत्येक बर्थ के लिए सर्वोत्तम क्षमता केपीटी द्वारा सुविचारित 2.94 एमटीपीए के विरुद्ध 45,01,036 टन प्रतिवर्ष (अर्थात् 4.50 एमटीपीए) होती है।

(vii) पूंजी लागत:

- (क) केपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत रु. 246.35 करोड़ है जिसमें रु. 156.22 करोड़ की दर से कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित सिविल लागत और बर्थ लागत तथा अभियांत्रिक उपस्कर के लिए रु. 90.13 करोड़ सहित कुल सिविल कार्यों के लिए पूंजी लागत शामिल है जैसाकि अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है:-

(ख) बर्थ लागत:

रु. 156.22 करोड़ पर अनुमानित सिविल कार्यों हेतु कुल पूंजी लागत में से, केपीटी ने रु. 50.58 करोड़ प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों पर पहुंचने के लिए बर्थ लागत रूप में सुविचारित किए हैं। रु. 50.58 करोड़ की दर से बर्थ की पूंजी लागत में 5 प्रतिशत विविध पूंजी लागत शामिल है। यह आंकड़ा पत्तन द्वारा प्रेषित बर्थ निर्माण लागत के ब्रेकअप से नहीं मिलता था। इस मामले पर स्पष्टीकरण मांगने पर, केपीटी ने बताया था कि बर्थ निर्माण की कुल पूंजी लागत रु. 92.79 करोड़ है जिसमें 55 मीटर चौड़ाई के सम्पूर्ण घाट ढांचे का निर्माण शामिल है। बर्थ किराये के अनुमानन के लिए, केपीटी ने पूंजी लागत का ब्रेकअप भेजा है जिसमें 35 मीटर चौड़ा बर्थ का पाइल नींव और सुपर ढांचा और विविध पूंजी लागत के लिए 5 प्रतिशत कुल रु. 50.58 करोड़ शामिल है। शेष रु. 105.64 करोड़ (अर्थात् रु. 156.22 करोड़ - रु. 50.58 करोड़) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन सिविल कार्यों के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है।

रु. 50.58 करोड़ की दर से बर्थ निर्माण लागत के अनुमान में विविध पूंजी लागत के लिए बर्थ हेतु पूंजी लागत का 5 प्रतिशत शामिल है हालांकि बर्थिंग सेवा के अधीन विविध लागत पर विचार करने के लिए 2008 दिशानिर्देशों में कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं किया गया है।

इस संदर्भ में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि हालांकि 2008 के अप्रकंट प्रशुल्क दिशानिर्देश प्रहस्तन गतिविधि के मामले में अनुमानित सिविल लागत के जोड़ के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत का अनुमान लगाना विनिर्दिष्ट करता है, बर्थिंग सेवा के अधीन विविध पूंजी लागत के अनुमान के लिए दिशानिर्देशों में विशेष रूप से प्रावधान नहीं किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी), वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) में कोयला टर्मिनल, मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी), कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) में बहुउद्देशीय तथा अभियंत्रित बर्थों की विभिन्न परियोजनाओं के लिए निर्धारित अप्रकंट प्रशुल्क के मामले में, इस प्राधिकरण ने बर्थिंग सेवा के अधीन 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत पर विचार किया है। उपर्युक्त मामलों में व्यवस्थित स्थिति के मद्देनजर, बर्थ की सिविल लागत के 5 प्रतिशत की दर से बर्थिंग गतिविधि के अधीन विविध पूंजी लागत को लेखा में लिया गया है, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

केपीटी ने पुष्टि की है कि पूंजी लागत का अनुमान प्रचलित बाजार दरें दर्शाता है।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, केपीटी द्वारा सुविचारित रु. 50.58 करोड़ की बर्थ लागत के अनुमान पर विश्वास किया गया है और लागत विवरण में सुविचारित किया गया है।

(ग) **प्रहस्तन गतिविधि:**

(i) **सिविल लागत:**

प्रहस्तन गतिविधि के लिए सिविल लागत के अनुमान में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में प्रभाजित सुपर ढांचे और पाइल नींव (बर्थ अपरन) का हिस्सा, कार्यालय भवन, भंडारण गोदाम, बैंक अप क्षेत्र विकास, बैंक अप क्षेत्र विकास का रिक्लमेशन, फेन्डर और बोलाडर्स, फेन्सिंग दीवार और आंतरिक सड़क शामिल हैं। केपीटी द्वारा सुविचारित सिविल कार्य 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक सूची का बृहत् अनुपालन करता करते हैं। केपीटी ने सिविल कार्यों के लिए पूंजी लागत का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित इकाई के समर्थन में दर विश्लेषण भेजा है और यह भी पुष्टि की है कि पूंजी लागत का अनुमान प्रचलित बाजार दरें दर्शाता है। केपीटी द्वारा सुविचारित रु. 105.64 करोड़ पर कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए सिविल लागत के अनुमान पर विश्वास किया गया है।

(ii) **अभियांत्रिक उपस्कर लागत:**

(क) 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश बहुउद्देशीय बर्थ के लिए उपस्कर की एक मानक सूची विनिर्दिष्ट करता है जिसमें 20 टन क्षमता की लेवल लफिंग घाट क्रेन की 3 सं., 5 टन फोर्क लिफ्ट ट्रकों (एफएलटी) की 4 सं., 10 टन फोर्क लिफ्ट ट्रक की 2 सं., 10 टन क्षमता के पे लोडरों की 3 सं. और बिजली, लाइटिंग और संचार शामिल हैं। केपीटी का मूल प्रस्ताव एचएमसी की 2 सं., 5 टन फोर्क लिफ्ट ट्रकों (एफएलटी) की 4 सं. और 10 टन फोर्क लिफ्ट ट्रक की 2 सं., 10 टन क्षमता के पे लोडरों की 3 सं. और बिजली, इलैक्ट्रिकल, आंतरिक रेलवे, पर्यावरणीय उपाय परिकल्पित करता है। पहले प्रस्तावित अभियंत्रित उपस्कर 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार थे।

तथापि, भावी बोलीदाताओं में से एक अर्थात् मै. ऋषि शिपिंग (आर.एस.) ने बताया था कि अतिरिक्त उपस्कर जैसे हिताची एक्सक्वेटर, पे लोडर, डम्पर, ग्रेब, ट्रक, फोर्क लिफ्ट ट्रक आदि प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित बहुउद्देशीय कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए अपेक्षित होंगे जिन्हें प्रशुल्क गणना में नहीं लिया गया है। आरएस ने यह भी बताया है कि लकड़ी के लट्टे का प्रहस्तन करने के लिए विशेष ग्रेब और विशेष फोर्कलिफ्ट अपेक्षित हैं और प्रतिमानकों के अनुसार केपीटी द्वारा प्रस्तावित 5 टन/10 टन फोर्कलिफ्ट लकड़ी के लट्टों का प्रहस्तन नहीं कर सकता। ये अतिरिक्त उपस्कर हैं जो स्टीवडोरिंग, घाट से भंडारण यार्ड तक परिवहन, ट्रकों पर बल्क कार्गो की लदाई के लिए अपेक्षित हैं और संदर्भ प्रशुल्क पर पहुंचने के समय इसके प्रभाव पर विचार करने का अनुरोध किया था।

आरएस द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर, केपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव में अपने द्वारा प्रस्तावित उपस्कर तैनाती की समीक्षा की है और अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 12 अगस्त 2015 में उपस्कर प्रोफाइल संशोधित की है। संशोधित प्रस्ताव में केपीटी द्वारा परिकल्पित अभियांत्रिक उपस्कर में 60 टन मोबाइल हारबर क्रेनों की 2 सं., 30 टन फोर्क लिफ्टों की 3 सं., 35 टन फोर्क लिफ्टों की 3 सं., 10 टन पेलोडर की 3 सं., 200 टन हिताची एक्सक्वेटरों की 2 सं., 350 टन हिताची एक्सक्वेटरों की 2 सं., 20 टन डम्पर्स की 8 सं., ट्रेलरों की 8 सं., ट्रकों की 8 सं., टिम्बर ग्रेबों की 3 सं., पेलोडरों के लिए फोर्क की 6 सं., भंडारण क्षेत्र के लिए 10 टन पेलोडरों की 3 सं., जेट्टी और बैंकअप क्षेत्र तथा अन्यो के लिए अग्निशमन प्रणाली, बिजली और इलैक्ट्रिकल्स तथा आंतरिक रेलवे शामिल हैं। केपीटी ने स्पष्ट किया है कि उपस्करों की संख्या केपीटी में चलाए गए प्रचालनों और बर्थ सं. 13 और 15 में उपलब्ध भंडारण सुविधाओं के मद्देनजर निर्धारित की गई है।

चूंकि केपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित उपस्कर प्रोफाइल मुख्य रूप से भावी बोलीदाता द्वारा किए गए निवेदनों पर आधारित है और पत्तन में उसके द्वारा चलाए जा रहे प्रचालनों पर आधारित बताया गया है, इसलिए

उपस्कर की मानक सूची से केपीटी द्वारा प्रस्तावित विपथन 2008 दिशानिर्देशों के खंड 3.2 के अधीन इस प्राधिकरण को उपलब्ध शक्तियों का प्रयोग करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया है।

- (ख) 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, रेलवे ट्रैकों के लिए पूंजी लागत सिविल लागत के अधीन आती है। जबकि, केपीटी ने रु. 11.38 करोड़ पर अनुमानित आंतरिक रेलवे की पूंजी लागत अभियांत्रिक उपस्कर के अधीन सुविचारित की है। जब 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित केपिटल मर्दों की मानक सूची का अनुसरण करते हुए सिविल कार्यों के अधीन आंतरिक रेलवे पर पूंजी लागत को वर्गीकृत करने का अनुरोध किया गया था, केपीटी ने स्पष्ट किया था कि सिविल अथवा अभियांत्रिक लागत के रूप में रेल ट्रैकों की पूंजी लागत कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की पूंजी लागत से संबंधित है और इसलिए अभियांत्रिक उपस्कर लागत के अधीन इस मद पर विचार करने के लिए सहमत नहीं है। केपीटी द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर, आंतरिक रेलवे लाइन की पूंजी लागत 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.2 के अधीन उपलब्ध शक्तियों का प्रयोग करते हुए इस प्रस्ताव के संदर्भ में केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित अभियांत्रिक उपस्कर लागत में आंतरिक रेलवे लाइन की पूंजी लागत विचार करने के लिए स्वीकृत की गई है।

इसे ध्यान में रखते हुए, यह उल्लेख किया गया है कि केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रतिमानकों से विपथन और केपीटी द्वारा किए गए निवेदनों के मद्देनजर इस प्राधिकरण द्वारा मौजूदा मामले में अनुमोदित किसी अन्य संदर्भ/अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में केपीटी अथवा किन्हीं अन्य महापत्तन न्यासों द्वारा उदाहरण के रूप में सुविचारित नहीं किया जाना चाहिए।

- (ग) उपस्कर लागत का अनुमानन कुछ उपस्कर जैसे हिताची एक्सक्वेटर, डम्पर, ट्रेलर, ट्रक, टिम्बर ग्रेबों के लिए वेन्डरों से प्राप्त कोटेशन पर आधारित है। फोर्क लिफ्ट ट्रक की पूंजी लागत उपयोक्ताओं से प्राप्त इनपुटों के आधार पर अनुमानित की गई है, और कुछ उपस्कर जैसे पे लोडर, एचएमसी की पूंजी लागत प्रचलित दर पर पहुंचने के लिए उपयुक्ततः वर्धित कांडला पत्तन न्यास में अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में सुविचारित उपस्कर लागत पर आधारित है। केपीटी ने पुष्टि की है कि अनुमानित पूंजी लागत प्रचलित बाजार दरें दर्शाती है। अतः, केपीटी द्वारा यथा प्रेषित उपस्कर लागत पर विश्वास किया गया है और कुछ मामूली संख्यात्मक त्रुटि ठीक करने के सिवाय विचार किया गया है।

- (घ) 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश अनुमानित सिविल और उपस्कर के जोड़ के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत का अनुमान लगाना विनिर्दिष्ट करते हैं। केपीटी ने सिविल कार्य शीर्ष के अधीन विविध लागत के 5 प्रतिशत और उपस्कर लागत शीर्ष के अधीन अनुमानित उपस्कर लागत के जोड़ के 5 प्रतिशत का अनुमान लगाया है जोकि 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है और इसलिए विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (ङ) उपस्कर लागत में संख्यात्मक त्रुटि को संशोधित करने के अधीन, कुल संशोधित पूंजी लागत केपीटी द्वारा अनुमानित रु. 246.35 करोड़ के स्थान पर रु. 246.32 करोड़ होती है।

(viii) नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर परिगणित किया गया है।

(ix) प्रचालन लागत:

(क) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

(i) बिजली लागत:

- (क) प्रत्येक बर्थ के लिए आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित 27.0 हैक्टेयर भूमि की रोशनी संबंध में और रु. 9.69 की दर से बिजली की इकाई दर लागू करते हुए 2,40,000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष के बिजली उपभोग पर विचार करते हुए पत्तन द्वारा बिजली लागत का अनुमान लगाया गया है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केपीटी द्वारा अंगीकृत 2.4 लाख इकाईयां प्रतिवर्ष प्रति हैक्टेयर का बिजली उपभोग द्रव्य बल्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारित हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित बिजली उपभोग प्रतिमानक पर आधारित है। बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश रोशनी के लिए बिजली के उपभोग के संबंध में प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं। किन्तु, यार्ड की रोशनी अनिवार्य है। इसलिए, द्रव्य बल्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक उधार लेते हुए केपीटी द्वारा सुविचारित 2,40,000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष का बिजली उपभोग विश्लेषण में सुविचारित किया गया है। केपीटी में बार्ज जेट्टी के लिए आदेश सं. टीएमपी/6/2013-केपीटी दिनांक 6 मई 2013 द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क सहित द्रव्य कार्गो टर्मिनल से इतर अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में ऐसा ही दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया है।

- (ख) केपीटी ने रु. 9.69 की दर से बिजली की इकाई दर के समर्थन में गणनाएं भेजी हैं। केपीटी द्वारा प्रेषित गणनाओं के आधार पर, पत्तन द्वारा रु. 9.69 प्रति इकाई पर यथा अनुमानित बिजली की इकाई लागत इस

विश्लेषण में सुविचारित की गई है। अतः बिजली लागत केपीटी द्वारा अनुमानित स्तर पर सुविचारित की गई है।

(ii) ईंधन लागत:

- (क) बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित ईंधन का उपभोग प्रतिमानक लफिंग क्रेनों की 3 सं. के प्रचालन के संदर्भ में है। केपीटी ने एचएमसी के लिए 33.33 लिटर प्रति घंटा की दर से ईंधन लागत का अनुमान लगाया है। ईंधन उपभोग केपीटी में 60 टन एचएमसी एवं पत्तन के स्वामित्व वाले 60 टन एमएचसी के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क में सुविचारित ईंधन उपभोग के अनुसार पाया गया है। ऐसी स्थिति में, 33.33 लिटर प्रति घंटा प्रति एमएचसी के ईंधन उपभोग पर विश्वास किया गया है और विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।
- (ख) 5 टन फोर्क लिफ्ट ट्रक और 10 टन फोर्कलिफ्ट ट्रक तथा 10 टन पेलोटर के लिए 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित ईंधन उपभोग प्रतिमानक केपीटी द्वारा सुविचारित क्रमशः 7 लिटर प्रति घंटा, 10 लिटर प्रति घंटा और 12 लिटर प्रति घंटा है जो प्रतिमानकों के अनुसार है। 10 टन पेलोडरों के लिए, केपीटी ने 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार ईंधन उपभोग पर विचार किया है। 30 टन और 35 टन क्षमता के फोर्क लिफ्ट ट्रकों के लिए, केपीटी ने क्रमशः 10 लिटर/घंटा और 13 लिटर/घंटा के ईंधन उपभोग पर विचार किया है। संशोधित प्रस्ताव में केपीटी द्वारा सुविचारित ईंधन उपभोग पर किन्हीं उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं से कोई प्रतिकूल अभ्युक्तियां प्राप्त नहीं हुई थीं। केपीटी द्वारा प्रस्तावित 30 टन और 35 टन फोर्क लिफ्ट की फोर्क लिफ्ट क्षमता हेतु किसी विशिष्ट ईंधन उपभोग प्रतिमानकों के अभाव में और यह स्वीकार करते हुए कि इस संबंध में अंशधारकों से कोई प्रतिकूल अभ्युक्तियां प्राप्त नहीं हुई हैं, केपीटी द्वारा अनुमानित फोर्क लिफ्ट ट्रक हेतु ईंधन उपभोग पर विश्वास किया गया है और विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।
- (ग) 200 टन हिताची एक्सकवेटर और 350 टन हिताची एक्सकवेटर के लिए केपीटी द्वारा अनुमानित ईंधन उपभोग 15 लिटर/घंटा और 25 लिटर/घंटा हैं। जब ईंधन उपभोग के लिए आधार मांगा गया था तब केपीटी ने स्पष्ट किया था कि एक्सकवेटरों के लिए ईंधन उपभोग वास्तविक प्रचालनों के लिए पत्तन के उपयोक्ताओं और ट्रांसपोर्टर्स द्वारा उपलब्ध करवाए गए ब्योरो पर आधारित है। 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित एक्सकवेटरों के लिए किसी विशिष्ट ईंधन उपभोग प्रतिमानकों के अभाव में और यह स्वीकार करते हुए कि इस संबंध में अंशधारकों की ओर से कोई प्रतिकूल अभ्युक्ति नहीं है, केपीटी द्वारा अनुमानित एक्सकवेटर के लिए ईंधन उपभोग पर विश्वास किया गया है और विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (घ) पत्तन ने 4000 कार्य घंटों के लिए सभी उपस्कर हेतु बिजली और ईंधन उपभोग का अनुमान लगाया है। हालांकि 2008 के दिशानिर्देश बहुउद्देशीय बर्थ के लिए उपस्कर की बिजली/ईंधन लागत के अनुमानन के लिए एक वर्ष में 4000 कार्य घंटों का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं, जैसाकि पहले बताया गया है 6132 कार्य घंटे पूर्ण बर्थ के लिए इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित किए गए हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, 4000 कार्य घंटों के प्रतिमानक अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में स्टैंडअलोन उपस्कर के लिए ही इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया है। अतः, केपीटी से अन्य अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क मामलों में यथा सुविचारित विभिन्न उपस्कर के ईंधन अनुमानन के लिए 6132 कार्य घंटों पर विचार करने के लिए विशेष रूप से अनुरोध किया गया था। तथापि, केपीटी ने यह कहते हुए कार्य घंटे 4000 बनाए रखे हैं कि यह बहुउद्देशीय बर्थ के लिए उपस्कर हेतु प्रचालन लागत की गणना करने के लिए 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि समर्पित टर्मिनल प्रहस्तन सुविधा के लिए, इस प्राधिकरण ने दिशानिर्देशों में निर्धारित 4000 कार्य घंटे प्रतिमानकों के विरुद्ध टर्मिनल की समग्र क्षमता हेतु 6132 घंटे अर्थात् 365 दिन x 24 घंटे x 70% के लिए बिजली/ईंधन लागत का अनुमान लगाया है। सर्वोत्तम क्षमता भी 70 प्रतिशत क्षमता उपयोग के लिए मूल्यांकित की गई है जोकि 6132 घंटे अर्थात् 365 दिन*70% परिगणित होती है। ऐसी स्थिति में, उपस्कर के लिए ईंधन उपभोग और बिजली उपभोग केपीटी द्वारा सुविचारित 4000 घंटों की बजाय 6132 के तदनुसारी कार्य घंटों का अनुमान लगाया गया है।

डम्परों और ट्रेलरों के संबंध में, केपीटी ने प्रति उपस्कर ईंधन उपभोग नहीं भेजा है। केपीटी ने 8 डम्परों, 8 ट्रेलरों के लिए क्रमशः 47,579.81 लिटर और 3597.93 लिटर के ईंधन उपभोग का अनुमान लगाया है। चूंकि उपस्कर के लिए केपीटी द्वारा ईंधन लागत के अनुमान 4000 घंटे बताए गए हैं, इसलिए इन उपस्करों के प्रत्येक के लिए अनुमानित कुल ईंधन उपभोग 6132 घंटों के लिए समानुपातिक आधार पर संशोधित किया गया है। गणना में सुविचारित डम्परों और ट्रेलरों के लिए संशोधित ईंधन उपभोग क्रमशः 72940 लिटर और 5516 लिटर है।

- (ङ) केपीटी द्वारा सुविचारित ईंधन की इकाई दर रु. 56.69 प्रति लिटर है। इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित ईंधन दर के आधार पर इसे अद्यतन कर रु. 53.63 प्रति लिटर किया गया है।
- (च) ट्रकों के लिए, केपीटी ने 8 ट्रकों के लिए ईंधन लागत पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना भेजी है। इस प्रयोजन के लिए, केपीटी ने कुल सर्वोत्तम क्षमता के बैग वाले कार्गो की 4.93 प्रतिशत हिस्सेदारी, एक समय में ट्रक की ढोने की 20 टन क्षमता, पत्तन के उपयोक्ताओं और ट्रांसपोर्टों के इनपुटों के अनुसार 4.5 कि.मी. / लिटर के ईंधन उपभोग और 1.25 कि.मी. की दर से ट्रक द्वारा तय की जाने वाली आने-जाने की औसत दूरी पर विचार किया है। केपीटी द्वारा सुविचारित सभी पैरामीटरों पर विश्वास किया गया है। तथापि, ट्रकों की ईंधन लागत पर पहुंचने के लिए 4.501 एमटीपीए के संशोधित स्तर पर विचार किया गया है। उसके अलावा, ईंधन के लिए इकाई दर भी पहले यथा उल्लिखित प्रचलित दर पर अद्यतन की गई है।
- (iii) केपीटी द्वारा मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत और उपस्कर लागतों के 5 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है। इसे दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार देखा गया है।
- (iv) 1 प्रतिशत की दर से बीमा लागत और सकल अचल परिसंपत्तियों के 5 प्रतिशत की दर से अन्य व्यय केपीटी द्वारा अनुमानित किए गए हैं। यह भी दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार देखा गया है।
- (v) केपीटी द्वारा मूल्यहास सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत, उपस्कर लागत और आंतरिक रेलवे सुविधा पर 6.75 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है। केपीटी ने बताया है कि इसके द्वारा सुविचारित मूल्यहास हेतु दरें कम्पनी अधिनियम, 2013 के अधीन लागू मूल्यहास दरों के अनुसार हैं। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 3.34 प्रतिशत मूल्यहास दर कम्पनी अधिनियम, 1956 के अधीन विचार की जा रही थी। तीन प्रस्तावों के लिए 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क में, वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी), पत्तन ने कम्पनी अधिनियम 2013 के अधीन लागू मूल्यहास दरों के आधार पर 3.17 प्रतिशत की दर से सिविल कार्यों पर मूल्यहास दर पर विचार किया है। अभियांत्रिक उपस्कर के लिए, मूल्यहास की दर 6.33 प्रतिशत की दर से वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित किया गया था। वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित सिविल कार्यों और अभियांत्रिक उपस्कर पर क्रमशः 3.17 प्रतिशत और 6.33 प्रतिशत की दर से मूल्यहास दर कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार लागू मूल्यहास की दर के आधार पर पाई गई थी और इसलिए उन मामलों में विचार किया गया था। ऐसी स्थिति में, वर्तमान मामले में मूल्यहास की दर भी संशोधित की गई है और सिविल कार्यों के लिए 3.17 प्रतिशत और अभियांत्रिक उपस्कर के अधीन वर्गीकृत सभी मदों पर 6.33 प्रतिशत की दर से सुविचारित की गई है।
- (vi) लाइसेंस शुल्क:
- (क) अपफ्रंट प्रशुल्क के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क तत्संबंधी महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमानित किया जाता है।
- लाइसेंस शुल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए आबंटित किए जाने हेतु 25.95 हैक्टेयर और बर्थिंग गतिविधि के लिए 1.05 हैक्टेयर क्षेत्र कुल 27.0 हैक्टेयर के लिए केपीटी द्वारा अनुमानित भूमि के लिए है। बर्थिंग गतिविधि के लिए, 1.05 हैक्टेयर बर्थिंग क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाने के अलावा, केपीटी ने 11,109 वर्ग मीटर के जल क्षेत्र के लिए भी लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अपफ्रंट प्रशुल्क में निर्धारित प्रतिमानक बर्थ किराया प्रमारों के लिए लाइसेंस शुल्कों के अनुमान निर्धारित नहीं करते हैं। अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में, जल/जेट्टी क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क बर्थ किराया परिकलन में सुविचारित नहीं किया गया है। वे तत्संबंधी पत्तनों के प्रस्ताव के आधार पर कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के हिस्से के रूप में सुविचारित किए गए हैं। बर्थ किराया अनुमानन में जल क्षेत्र/जेट्टी क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्कों पर विचार करने के लिए केपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं है अथवा एसपीएम मामले में स्वयं केपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार नहीं है। जब पत्तन से निर्धारित प्रतिमानकों से विपथन के बारे में स्पष्टीकरण मांगा गया था तो केपीटी ने स्पष्ट किया था कि 35 मी. चौड़े जेट्टी क्षेत्र और जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क बर्थिंग गतिविधि में सुविचारित किया गया है क्योंकि यह क्षेत्र केवल बर्थिंग गतिविधि को सेवा प्रदान करेगा कार्गो प्रहस्तन गतिविधि को नहीं। केपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर, बर्थिंग क्षेत्र और बर्थिंग गतिविधि से संबंधित जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क 2008 दिशानिर्देशों के खंड 3.2 के अधीन इस प्राधिकरण को उपलब्ध शक्तियों का प्रयोग करते हुए बर्थ किराया परिकलन के हिस्से के रूप में विचार करने की अनुमति प्रदान की गई है।

- (ख) क्रीक से आधे मील के भीतर भूमि के लिए रु. 241.25 प्रति वर्ग मी. प्रतिवर्ष और क्रीक से आधे मील दूर भूमि के लिए रु. 120.63 की दर से केपीटी द्वारा सुविचारित लाइसेंस शुल्क की इकाई दर मौजूदा लाइसेंस शुल्क के अनुसार पाई गई है और इसलिए विचार किया गया है। जल क्षेत्र के संबंध में, केपीटी ने लागू लाइसेंस शुल्क के 50 प्रतिशत पर विचार किया है जोकि भूमि नीति दिशानिर्देश 2014 के अनुसार है। केपीटी द्वारा यथा अनुमानित लाइसेंस शुल्क विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(ख) बर्थिंग गतिविधि:

दिशानिर्देश बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत बर्थ लागत के 1 प्रतिशत की दर से अनुमानित किए गए हैं। अनुरक्षण लागत के अलावा, केपीटी ने बर्थिंग सेवा की प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय बीमा और मूल्यहास पर विचार किया है।

हालांकि दिशानिर्देश प्रचालन लागत को बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर सीमित करते हैं, परिसंपत्ति पर्याप्त बीमा कवर की अपेक्षा करती है और तथ्य यह है कि परिसंपत्ति का मूल्य टूट-फूट की वजह से हासित होगा इससे इंकार नहीं किया जा सकता। अन्य महापत्तन न्यासों में अप्रकट बर्थ किराया निर्धारित करते समय, इस स्थिति को स्वीकार किया गया था और बीमा की लागत तथा मूल्यहास बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा का मूल्यांकन करने के लिए सुविचारित की गई थी।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, 1 प्रतिशत की दर से बीमा लागत और मूल्यहास तत्व इस मामले में भी सुविचारित किए गए हैं, मूल्यहास दर को संशोधित करने को छोड़कर, जोकि केपीटी द्वारा सुविचारित 3.34 प्रतिशत की बजाय पहले स्पष्ट किए गए कारणों से 3.17 प्रतिशत पर सुविचारित की गई है।

- (ख) कांडला पत्तन न्यास में बर्थों के पुर्ननिर्माण द्वारा 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो (द्रव्य/कंटेनर कार्गो से इतर) बर्थों के अवार्ड के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु केपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। संशोधित विवरण की प्रति **अनुबंध-I (क) से (घ)** रूप में संलग्न की गई है।

(क) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

- (i) उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा जोकि प्रचालन लागत और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का जोड़ है वह पत्तन द्वारा अनुमानित रु. 77.23 करोड़ की बजाय रु. 80.14 करोड़ परिगणित होता है।
- (ii) केपीटी ने प्रहस्तन प्रभारों के लिए कुल राजस्व अपेक्षा का 90 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभारों के लिए, 5 प्रतिशत भंडारण प्रभारों के लिए और 5 प्रतिशत विविध प्रभारों के लिए प्रभाजित किया है, जैसाकि बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अप्रकट दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट किया गया है।
- (iii) सरकार के नीति निर्देश के अनुसार, रियायती प्रशुल्क तटीय कार्गो (ताप कोयला से इतर और कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुट्टिकाएँ) के लिए निर्धारित किए जाने हैं जो सामान्य कार्गो/पोत संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं हो। तदनुसार, केपीटी ने सरकारी नीति के अनुसार तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों का प्रस्ताव किया है। विदेशी और तटीय कार्गो के लिए कार्गो प्रहस्तन दर पर पहुंचने के प्रयोजन के लिए, केपीटी ने पिछले तीन वर्षों के दौरान केपीटी में प्रहस्तित शुल्क कार्गो के यातायात के आधार पर बताए गए 13वें से 16वें बर्थों पर प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित सभी प्रकार के कार्गो के लिए विदेशी कार्गो का अनुपात 95.91 प्रतिशत और तटीय कार्गो 4.09 प्रतिशत पर सुविचारित किया है। केपीटी द्वारा सुविचारित विदेशी तथा तटीय कार्गो की हिस्सेदारी इस विश्लेषण में विश्वास की गई है।
- (iv) पत्तन ने कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा पर विचार करते हुए प्रति टन प्रहस्तन दर का विस्तृत परिकलन भेजा है। केपीटी द्वारा प्रेषित विस्तृत परिकलन का अवलोकन करने पर, यह देखा गया है कि पत्तन ने अपने द्वारा मूल्यांकित 2.94 एमटीपीए की सर्वोत्तम क्षमता को आधार रूप में लिया था और सर्वोत्तम क्षमता गणना में परिकल्पित प्रतिशत हिस्सेदारी लागू करते हुए अलग-अलग कार्गो क्षमता पर पहुंचा था। केपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण में प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित विभिन्न कार्गो मदों के लिए भिन्न-भिन्न प्रहस्तन दर को नहीं लिया गया है। इसके अलावा, हालांकि केपीटी ने 4000 घंटों पर विचार करते हुए 45.66 प्रतिशत के सर्वोत्तम क्षमता उपयोग पर विचार करते हुए सर्वोत्तम क्षमता मूल्यांकित की है जिस पर कार्यदिवसों की संख्या 166 दिन (अर्थात् 365 दिन x 45.66%) होनी चाहिए। तथापि, केपीटी का कार्गो प्रहस्तन परिकलन 246 दिन दर्शाता है। इस प्रकार, केपीटी की गणना के अनुसार दिनों की संख्या में कुछ बेमेल है।

केपीटी द्वारा किया गया परिकलन 4.501 की संशोधित सर्वोत्तम क्षमता पर विचार करते हुए संशोधित किया गया है। संशोधित सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम क्षमता गणना में केपीटी द्वारा अंगीकृत प्रहस्तन दर से भिन्न विचार करते हुए प्रत्येक कार्गो श्रेणी में बांटी गई है। इस प्रकार कार्यदिवसों की सं. संशोधित होकर 256 दिन (365 दिन x 70% उपयोग) होती है।

केपीटी के मूल प्रस्ताव में उल्लेख किया गया है कि, कोयला (ताप कोयला के इतर) प्रहस्तित किया जाएगा। केपीटी के संशोधित प्रस्ताव में, कार्गो विवरण "कोयला" रूप में प्रस्तावित किया गया है। यह ताप कोयला के बारे में मौन है। भावी बोलीदाताओं में से एक मै. यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज़ ऑफ इंडिया प्रा0 लि0 (यूएलएआईपीएल) ने बताया है कि ताप कोयला के लिए दरें पूर्ववर्ती

आदेश में अलग से निर्धारित की गई थीं परन्तु मौजूदा प्रस्ताव में निर्धारित नहीं किया गया है और केपीटी से ताप कोयला हेतु भी दर शामिल करने का अनुरोध किया गया है। जेआरईआईपीएल ने कोयला के अधीन ताप कोयला को लाने का भी अनुरोध किया है। केपीटी इस सुझाव पर सहमत है। तथापि, केपीटी ने प्रस्तावित दरमान में ताप कोयला के लिए पृथक दर का प्रस्ताव नहीं किया है। चूंकि केपीटी कोयला श्रेणी के अधीन ताप कोयला को भी शामिल करने के लिए सहमत है, इसलिए यह उचित होगा कि ताप कोयला (विदेशी दर पर) हेतु पृथक तटीय दर निर्धारित किया जाए क्योंकि ताप कोयला सरकार की तटीय रियायत नीति के अनुसार तटीय रियायत के लिए हकदार नहीं है।

उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रहस्तन दर के विरुद्ध हमारे द्वारा निर्धारित समेकित प्रति टन कार्गो प्रहस्तन दर नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

कार्गो विवरण	(रु. प्रति टन में)		इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित (की जाने वाली) दर	
	केपीटी द्वारा प्रस्तावित दर		विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
	विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो	विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
खाद्यान्न और उर्वरक (बल्क)	143.46	86.08	141.74	85.04
कोयला (बल्क)	143.46	86.08	142.62	85.57(ताप कोयला से इतर कोयला) 142.62 (ताप कोयला के लिए)
अयस्क और खनिज (बल्क)	143.46	86.08	144.11	86.47
स्टील कार्गो (स्टील कोइलें, प्लेटें और स्लैब)	260.84	156.51	284.64	170.78
परियोजना कार्गो (ब्रेक बल्क)	3088.57	1853.14	3016.48	1809.89
अन्य बैग वाला कार्गो (खाद्यान्न, अन्य स्टील और कबाड़ सहित)	358.66	215.20	369.46	221.68
अन्य शुष्क बल्क कार्गो	143.46	86.08	143.28	85.97
लकड़ी के लट्टे (बल्क ब्रेक)	409.90	245.94	416.57	249.94

- (v) दिशानिर्देशों के अनुसार, भंडारण प्रभार आयात कार्गो के लिए 5 दिनों और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिनों की स्वीकार्य निःशुल्क अवधि के बाद अंतरण क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए प्रभार्य है। पत्तन ने संशोधित प्रस्ताव में आयात के लिए 5 दिन और निर्यात के लिए 15 दिनों की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया है।

केपीटी ने अनुमान लगाया है कि कार्गो की सर्वोत्तम क्षमता का 67.74%, 60.45%, 53.80%, 48.17%, 43.05%, 37.35%, 31.06% और 13.93% एक सप्ताह के प्रथम स्लैब से शुरू करके आठ स्लैबों के लिए प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के बाद से आठवें सप्ताह और उसके बाद के अंतिम स्लैब तक क्रमशः भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। केपीटी ने भंडारण प्रभारों के परिकलन के लिए गणनाएं भेजी हैं और भंडारण प्रभारों से राजस्व अपेक्षा पत्तन द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभारों में प्रचालक द्वारा पूरी की जाएगी। केपीटी द्वारा यथा अनुसरित यही दृष्टिकोण सर्वोत्तम क्षमता संशोधित करने और भंडारण प्रभार से संशोधित राजस्व अपेक्षा के सिवाय सुविचारित किया गया है। हमारे द्वारा निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद तदनुसारी स्लैबों के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तावित क्रमशः रु. 0.31 प्रति टन/दिन, रु. 0.46 प्रति टन प्रतिदिन और रु. 0.61 प्रति टन/दिन के विरुद्ध संशोधित भंडारण प्रभार प्रथम सप्ताह के प्रथम स्लैब के लिए रु. 0.21 प्रति टन/दिन, दूसरे सप्ताह के लिए रु. 0.31 प्रति टन/दिन और तीसरे सप्ताह के तीसरे स्लैब से रु. 0.41 प्रति टन/दिन है।

- (vi) संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, सभी कार्गो मर्दों के लिए विविध प्रभार हेतु प्रशुल्क सीमा केपीटी द्वारा प्रस्तावित रु. 13.15 प्रति टन के स्थान पर रु. 8.90 प्रति टन परिगणित होती है। विविध प्रभारों की वसूली हेतु सेवाओं में घाट पर कार्गो की सफाई, भारतोलन, धूल निवारण आदि शामिल होंगी। प्रस्तावित टिप्पणी यह बताने के लिए थोड़ी विस्तृत की गई है कि यह कोई अन्य अविनिर्दिष्ट सेवा भी कवर करेगी जो अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में समान निर्धारण के अनुसार दरमान में निर्धारित नहीं किए गए हैं।

(ग) **बर्थिंग गतिविधि:**

- (i) बर्थिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा केपीटी द्वारा अनुमानित रु. 11.18 के विरुद्ध रु. 11.09 करोड़ परिगणित होती है।
- (ii) केपीटी ने प्रत्येक कार्गो श्रेणी के लिए तटीय पोतों और विदेशी पोतों के जीआरटी की हिस्सेदारी का अनुमान लगाते हुए सरकारी नीति के अनुसार तटीय पोतों के लिए रियायती बर्थ किराया प्रभारों का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने 95.95 प्रतिशत

और 4.09 प्रतिशत की दर से विदेशी और तटीय पोत की हिस्सेदारी का अनुमान लगाया है जिसपर विश्वास और विचार किया गया है।

- (iii) केपीटी ने बर्थ किराया प्रभारों के परिकलन के लिए विस्तृत गणनाएं भेजी हैं। बर्थ किराया प्रभार पर पहुंचने के लिए केपीटी द्वारा अनुसरित कार्यपद्धति अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित सामान्य दृष्टिकोण के अनुसार पाया गया है। बर्थ किराया प्रभार की गणना सर्वोत्तम क्षमता और संशोधित राजस्व अपेक्षा में संशोधन के सिवाय केपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए की गई है।
- (iv) उपर्युक्त संशोधन के अधीन, बर्थ किराया प्रभार के लिए संशोधित प्रशुल्क सीमा विदेशगामी पोत के लिए रु. 0.62 प्रति जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोतों के लिए रु. 0.37 प्रति जीआरटी प्रति घंटा परिगणित होता है, जोकि केपीटी द्वारा प्रस्तावित विदेशगामी पोत के लिए रु. 0.83 जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोत के लिए रु. 0.50 प्रति जीआरटी प्रति घंटा के विरुद्ध निर्धारित की गई है।

अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट बर्थ किराया को अंतिम रूप देते समय केवल भारतीय रुपए में अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार अनुमोदित करने का निर्णय केपीटी पहले ही ले चुका है। रुपया मूल्यवर्गित बर्थ किराया के लिए केपीटी का प्रस्ताव अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के अनुसार है।

- (xi) प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में, केपीटी ने सामान्य शब्दों जैसे तटीय पोत, विदेशी पोत, प्रतिदिन के लिए परिभाषाएं प्रस्तावित की हैं। ये परिभाषाएं अन्य महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के दरमानों और अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में तत्संबंधी शब्द के लिए निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार पाई गई हैं। केपीटी ने भंडारण प्रभार के प्रयोजन के लिए 8 बजे से 8 बजे तक केलेंडर दिवस के रूप में दिन की पृथक परिभाषा का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित परिभाषा केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित दरमानों में शामिल की गई है।
- (xii) पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) में भारत सरकार ने अपने पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 11 नवम्बर 2014 के कवर के अधीन पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 4 सितम्बर 2014 द्वारा जारी किए गए महापत्तन में तटीय पोतों की वरीयता बर्थिंग पर दिशानिर्देशों की प्रति इस प्राधिकरण को अग्रेषित की थी। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/52/2014-सामान्य दिनांक 28 नवम्बर 2014 द्वारा सभी महापत्तन न्यासों के मौजूदा दरमानों में निर्धारित 'तटीय पोत' की परिभाषा बदलने को अनुमोदन प्रदान किया है जोकि निम्नवत् है:-
“तटीय पोत” का अर्थ होगा कोई पोत जो पूरी तरह से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार करने में नियुक्त हो जिसके पास नौवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया वैध तटीय लाइसेंस हो।’
केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित तटीय पोत की परिभाषा एमओएस द्वारा निर्धारित 'तटीय पोत' की परिभाषा के अनुसार है।
- (xiii) केपीटी ने कुछ सामान्य शर्तें जैसे टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उचित स्तर से अधिक विलंब के लिए प्रभारों की वसूली नहीं करने को शासित करने वाली शर्तें, विदेशगामी पोत अथवा तटीय पोत के रूप में पोत के वर्गीकरण के लिए मानदंड निर्धारित करने वाली शर्तें, तटीय पोत/पात्र तटीय कार्गो के लिए 60 प्रतिशत रियायती प्रशुल्क निर्धारित करने वाली शर्तें, अधिकतम दरों से कम प्रभार वसूल करने के लिए टर्मिनल प्रचालक को दिए गए अधिकार को शासित करने वाली शर्तें प्रस्तावित की हैं जोकि विभिन्न महापत्तन न्यासों की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुसार पाई गई हैं।
- (xiv) बर्थ किराया अनुसूची में, सामान्य शर्तें जैसे बर्थ किराये की अवधि पोत द्वारा बर्थ अभिग्रहण किए जाने के समय से गिनती की जाएगी, बर्थ किराये में बर्थ में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार शामिल हैं, जैसे बर्थ का अभिग्रहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, अग्नि निगरानी, आदि, और उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किसी अन्य कारण से लगातार एक घंटा अथवा उससे अधिक पोत बर्थ में निष्क्रिय रहता है, झूठे संकेत के लिए दंडात्मक बर्थ किराया जोकि पत्तन के दरमानों और अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में भी निर्धारित शर्तों के अनुसार देखा गया है और इसलिए दरमानों में शामिल किया गया है।
- (xv) केपीटी ने वरीयता/आस्टिंग वरीयता से संबंधित कोई शर्त प्रस्तावित नहीं की है जबकि इसने बर्थ किराया प्रभारों का प्रस्ताव किया है। केपीटी के दरमान वरीयता बर्थिंग और आस्टिंग वरीयता के लिए प्रभारों से संबंधित शर्तें निर्धारित करते हैं। ये शर्तें प्रस्तावित दरमान में केपीटी द्वारा निर्धारित नहीं की गई हैं। आस्टिंग वरीयता बर्थिंग/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दरें और शर्तें इस संबंध में सरकारी दिशानिर्देशों द्वारा शासित की जाती हैं। आस्टिंग वरीयता और वरीयता बर्थ किराया प्रभारों से संबंधित शर्तों के साथ इस संबंध में एक टिप्पणी केपीटी के दरमानों में निर्धारण के अनुसार निर्धारित की गई हैं।
- (xvi) भावी बोलीदाताओं में से एक, आरआईपीएल ने बर्थ किराया प्रभार के अधीन निम्नलिखित शर्तें शामिल करने का सुझाव दिया है:-
- (क) उत्तराई अथवा लदाई अथवा ब्लास्टिंग पूरा करने के बाद पोत चार घंटों के भीतर (अथवा उल्लिखित कारणों से लिखित में कांडला पत्तन न्यास द्वारा स्वीकृत ऐसे विस्तार के भीतर) नौचालन के लिए पाइलट को बुलाएगा। यदि पोत उत्तराई अथवा लदाई अथवा ब्लास्टिंग के पूरा होने के बाद चार घंटों के भीतर अथवा कांडला पत्तन न्यास अथवा इसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा स्वीकृत ऐसे विस्तार के भीतर नौचालन के लिए पाइलट को नहीं बुलाता है तो पोत को चार घंटों की समाप्ति अथवा कांडला पत्तन न्यास अथवा इसके प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा विस्तारित ऐसी अवधि से पाइलट बुलाए जाने तक की अवधि के लिए सामान्य दर के 5 गुना की दर से अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार अदा करने होंगे।
- (ख) उपर्युक्त शर्त में विनिर्दिष्ट अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार निम्नलिखित मामलों के लिए वसूल नहीं किए जाएंगे:-
- (i) पोत की सुरक्षा के लिए नौचालन हेतु ज्वारभाटा, डुबाव आदि के लिए प्रतीक्षारत पोत।

- (ii) पत्तन कर्मचारियों द्वारा हड़ताल।
- (iii) लदाई आर्म कनेक्शन हटने की समस्या और
- (iv) कांडला पत्तन न्यास अथवा इसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों की सहमति से निष्क्रिय बर्थ का उपयोग।
- (v) पोत अथवा इसके एजेंट पर अनारोप्य कोई अन्य कारण।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि ऐसी शर्तें केपीटी अथवा अन्य महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित की गई नहीं पाई गई हैं। प्रस्तावित शर्तें यहां पर प्रस्तावित कुछ अपवादों के सिवाय लदाई/उतराई प्रचालनों के पूरा होने के बाद बर्थ में प्रतीक्षारत पोत से डेटरेन्ट रूप में कार्य करते दिखाई देती हैं। द्रव्य बल्क पोतों के वापसी समय में कटौती के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) का प्रस्ताव, जिसका निपटान समानान्तरतः किया गया था, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था। मौजूदा परिदृश्य में, जहां भारतीय पत्तनों में पोतों की वापसी में लम्बा समय लगने के बारे में सामान्य बातचीत की जाती है, यह उचित है कि आरआईपीएल द्वारा सुझाया गया और केपीटी द्वारा सहमत डेटरेन्ट बर्थ में पोत के गैर-प्रचालनात्मक समय को कम करेगा जोकि पोत के वापसी समय में महत्वपूर्ण है। केपीटी ने पत्र दिनांक 18 सितम्बर 2015 द्वारा भी दरमान में इन शर्तों को शामिल करने के लिए आरआईपीएल के सुझाव पर भी सहमति व्यक्त की है। तथापि, केपीटी ने प्रस्तावित दरमानों में उपयुक्त संशोधन नहीं किया है। केपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, ये शर्तें केपीटी द्वारा यथा सहमत दरमानों में शामिल की गई हैं।

- (xvii) केपीटी ने कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की अनुसूची के अधीन यह टिप्पणी प्रस्तावित की है कि प्रहस्तन प्रभार (क). स्टीवडोरिंग सहित पोतों से कार्गो की उतराई और भंडारण के बिन्दु तक इसका स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण और आयात कार्गो के मामले में ट्रकों पर लदाई और (ख) स्टेकयार्ड में ट्रकों से कार्गो की उतराई, निर्यात कार्गो के मामले में 15 दिनों की अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, लदाई बिन्दु पर कार्गो का स्थानांतरण और स्टीवडोरिंग सहित जलयान पर लदाई के लिए समेकित दर है। प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।
- (xviii) संशोधित प्रस्ताव में, केपीटी ने उपयोक्ताओं से संग्रहीत किए जाने वाले रेल बद्ध कार्गो के लिए समेकित प्रहस्तन दरों से अधिक (पत्तन के उपयोक्ताओं के इनपुट के अनुसार) रु. 20/टन की वसूली के लिए एक टिप्पणी प्रस्तावित की है। यहां यह बताना प्रासंगिक है कि केपीटी से रेल बद्ध कार्गो के लिए प्रासंगिक कैपेक्स और ओपेक्स पृथक्कृत करते हुए रेल बद्ध कार्गो के लिए पृथक् दर प्रस्तावित करने पर विचार करने के लिए हमारे पत्र दिनांक 20 जुलाई 2015 द्वारा अनुरोध किया गया था। तथापि, केपीटी ने यह कार्यवाही नहीं की है। इसने 12 अगस्त 2015 के संशोधित प्रस्ताव में रेल बद्ध कार्गो के लिए रु. 20/टन की पृथक् दर प्रस्तावित की है। रेल बद्ध कार्गो के लिए समेकित कार्गो प्रहस्तन प्रभार से ऊपर रु. 20/- प्रति टन की दर से अतिरिक्त प्रभार के अनुमोदन की मांग करने वाले केपीटी के प्रस्ताव के संबंध में, केपीटी ने सर्वोत्तम क्षमता के संदर्भ में हमारे पत्र दिनांक 20 अगस्त 2015 द्वारा गणना भेजने के लिए हमारे अनुरोध के बावजूद रेल द्वारा ले जाने के लिए संभावित कार्गो की सर्वोत्तम क्षमता के लिए प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए कोई गणना नहीं भेजी है। केपीटी ने बताया है कि प्रस्तावित दर रेलवे साइडिंग और रैकों पर लदाई के लिए रेल बद्ध कार्गो के परिवहन हेतु अपेक्षित अतिरिक्त प्रचालनों के लिए है जोकि उसके समर्थन में पत्तन द्वारा ट्रांसपोर्टर्स से प्राप्त की गई कोटेशन के आधार पर प्रत्येक प्रचालन के लिए रु. 10/- प्रति मी.ट. की दर से रु. 20/- प्रति मी.ट. होता है। केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 28 अगस्त 2015 द्वारा यह पुष्टि भी की है कि इसके द्वारा प्रस्तावित उपस्कर एवं एआरआर परिकलन में रेलवे साइडिंग पर रेल बद्ध कार्गो के परिवहन और वैगनों पर लदाई के लिए अपेक्षित उपस्कर शामिल नहीं किए गए हैं। केपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर रेल साइडिंग पर कार्गो ले जाने और ट्रकों पर लदाई के लिए प्रयुक्त किए जाने के लिए संभावित नहीं है। इस सेवा के लिए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क केपीटी के प्रस्ताव पर पूरी तरह से विश्वास करते हुए केपीटी द्वारा यथा अनुरोध किए गए अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है।
- (xix) भंडारण प्रभार अनुसूची के अधीन, सामान्य शर्तें जैसे, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और टर्मिनल के गैर-कार्यदिवसों के अलावा निःशुल्क अवधि, कार्गो रखने के लिए टर्मिनल के गैर-कार्यदिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों को शामिल करते हुए सभी दिनों के लिए देय भंडारण प्रभार, भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए उपार्जित नहीं होंगे तब टर्मिनल प्रचालक कार्गो डिलीवरी/नौभरण करने की स्थिति में नहीं हो जब केपीटी द्वारा प्रस्तावित टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य कारणों की वजह से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है, ये अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची के दरमानों में निर्धारित शर्तों के अनुसार देखा गया है और इसलिए शामिल किया गया है।
- (xx) आरआईपीएल ने अपनी टिप्पणियां भेजते समय भंडारण प्रभार अनुसूची के अधीन निम्नलिखित प्रावधान शामिल करने का अनुरोध किया है:-
 - (क) निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल प्रचालक के गैर-कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
 - (ख) आयातों के लिए निःशुल्क अवधि पोत के कार्गो की उतराई के पूरा होने की तारीख से गिनती होगी।
 - (ग) निर्यातों के लिए निःशुल्क अवधि उस तारीख से शुरू होगी जिस तारीख को कार्गो अंतरण/पत्तन क्षेत्र में लाया जाता है। पोत की बर्थिंग के दिन से विलंबशुल्क समाप्त हो जाएगा।

आरआईपीएल द्वारा सुझाई गई प्रथम शर्त प्रस्तावित दरमानों में पहले ही शामिल की गई है और इसलिए दोहराने की आवश्यकता नहीं है। आरआईपीएल द्वारा प्रस्तावित अन्य दो शर्तें भंडारण प्रभार की वसूली के प्रयोजन के लिए प्रासंगिक दिखाई देती हैं। केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 सितम्बर 2015 द्वारा अंतिम शर्त में मामूली संशोधन के सिवाय इन शर्तों को शामिल करने के आरआईपीएल के सुझाव पर सहमति दे दी है। केपीटी ने केपीटी के दरमानों में उपलब्ध निर्धारण के अनुसार "पोत की बर्थिंग की तारीख के अगले दिन से विलंब शुल्क समाप्त हो जाएगा" रूप में अंतिम वाक्य संशोधित करने का अनुरोध किया है। इसलिए, केपीटी द्वारा खंड (ग) में सुझाए गए संशोधन के अधीन उपर्युक्त शर्तें (ख) और (ग) शामिल की गई हैं। इसके अलावा, उक्त टिप्पणी में "विलंबशुल्क" शब्द को "भंडारण प्रभार" से बदला गया है क्योंकि संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची केवल भंडारण प्रभार निर्धारित करती है।

- (xxi) 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परन्तु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष

के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी। मौजूदा मामले में, चूंकि पूंजी लागत और प्रचालन लागत की इकाई दर का अनुमान वर्ष 2015 के प्रचलित दर पर सुविचारित बताया गया है, इसलिए केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित 1 जनवरी 2015 को प्रत्येक वर्ष स्वतः समायोजन के लिए सुविचारित किए जाने वाले आधार डब्ल्यूपीआई निर्धारित करने के लिए उचित और प्रासंगिक पाया गया है।

- (xxii) 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से कार्यनिष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने की अपेक्षा करता है। हालांकि 2013 के संशोधित दिशानिर्देश इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा नहीं करते हैं कि वह पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों पर जाए, यह अनुमान लगाना अनुचित नहीं होगा कि पत्तन उचित तथा अर्जित किए जाने योग्य कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित करेंगे।

केपीटी ने खाद्यान्नों और उर्वरकों (बल्क), कोयला (बल्क), अयस्क और खनिज (बल्क), स्टील कार्गो (स्टील कोइल्स, प्लेटें और स्लैब), परियोजना कार्गो (ब्रेक बल्क), अन्य बैग वाला कार्गो (खाद्यान्नों, अन्य स्टील और कबाड़ सहित), अन्य शुष्क बल्क कार्गो तथा लकड़ी के लट्टे (बल्क ब्रेक) के मामले में कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। कार्गो मर्दे जिनके लिए कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित किए गए हैं, कार्गो मर्दों के साथ मेल खाते पाए गए हैं जिनके लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है। केपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्गो-वार कार्यनिष्पादन मानक सर्वोत्तम क्षमता गणना में सुविचारित प्रहस्तन दर के बराबर हैं। अतः केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के साथ अधिसूचित किए गए हैं।

- (xxiii) ऋषि शिपिंग ने टर्मिनल में उर्वरक के प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त उपस्करों अर्थात् बैगिंग, पैकिंग आदि की आवश्यकता के बारे में बताया है। इस संबंध में, केपीटी ने बताया है कि पत्तन भारत सरकार को प्रस्तावित किए जाने वाले मसौदा रियायत करार में उचित प्रावधान शामिल करेगा ताकि रियायतप्राप्तकर्ता उपयोक्ताओं को रियायतप्राप्तकर्ता द्वारा ऑफर की गई अतिरिक्त सेवाओं, यदि कोई हों, के प्रशुल्क का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सके। इस संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 30 वर्षों की अवधि के लिए 2013 दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित प्रशुल्क केवल सूचकांकन के अधीन है। 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में अतिरिक्त सेवाओं के लिए बोली के बाद के परिदृश्य में प्रशुल्क अनुमोदित करने का प्रावधान नहीं किया गया है जिन्हें संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय पत्तन द्वारा परियोजना के हिस्से के रूप में अपफ्रंट में शामिल नहीं किए गए हैं। केपीटी उपर्युक्त स्थिति पर ध्यान दे और बोली प्रक्रिया शुरू करने से काफी पहले संभावित बोलीदाताओं को सूचित करे तथा बोली दस्तावेज और रियायत करार में उपयुक्त प्रावधान भी शामिल करे ताकि इस संबंध में भविष्य में किन्हीं मुद्दों से बचा जा सके।

- 19.1. उपर्युक्त के अधीन, संदर्भ प्रशुल्क को शासित करने वाली शर्तों के साथ संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची संशोधित की गई है।
- 19.2. संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची **अनुबंध-II** रूप में संलग्न की गई है और कार्यनिष्पादन मानक **अनुबंध-III** रूप में संलग्न किए गए हैं।
- 19.3. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण केपीटी द्वारा प्रस्तावित पुर्ननिर्माण और केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों के अनुसार कांडला पत्तन न्यास में 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो (द्रव्य/कंटेनर कार्गो से इतर) बर्थों के अवार्ड के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित करता है।
- 19.4. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज में उल्लिखित किए जाएंगे और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किए जाएंगे। तदनुसार, केपीटी को संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज में और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में शामिल करने की सलाह दी जाती है।
- 19.5. उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक वाणिज्यिक प्रचालन की तारीख (सीओडी) से, प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जोकि सम्पूर्ण रियायत अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, पीपीपी प्रचालक प्रचालन के दूसरे वर्ष के बाद से कार्यनिष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क") के साथ, अनुगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से पहले कम से कम 90 दिन पहले, प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से अधिक, प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क अधिकतम सीमा होगी)। कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के पहले दिन से प्रभावी होगा और सम्पूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

- 19.6. इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाणपत्र प्रस्तुत करेगा जिसमें रियायत करार में यथा शामिल अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या, जैसी भी स्थिति हो, में यथा शामिल पिछले 12 महीनों में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाई गई हो।

- 19.7. प्रस्ताव प्राप्त होने पर, यह प्राधिकरण, प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में यथा दिए गए कार्यनिष्पादन मानकों को अर्जित करने पर महापत्तन न्यासों के विचार प्राप्त करेगा।

- 19.8. प्रचालक द्वारा पिछले 12 महीनों में रियायत करार में यथा शामिल कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं करने की स्थिति में, यह प्राधिकरण अनुगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और प्रचालक अनुगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए ही हकदार होगा।

- 19.9. महापत्तन न्यास के मर्तों पर विचार करने के बाद, यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्यनिष्पादन मानक अर्जित किए गए हैं तो वह अनुगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने वाले कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क 15 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

- 19.10. कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण कार्यनिष्पादन मानकों और प्रचालक द्वारा इसके अनुपालन का ध्यान रखेगा। यह प्राधिकरण प्रचालक द्वारा कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि अथवा अन्यथा के आधार पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क को स्वीकृत अथवा अस्वीकृत करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाए गए उदाहरण का अनुसरण करेगा।

19.11. प्रचालन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी प्रचालक से कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र अभियंता द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। पीपीपी प्रचालक, तीसरे वर्ष से आगे कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, स्वतंत्र अभियंता से प्राप्त उपलब्धि प्रमाणपत्र के साथ कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव 1 मार्च तक प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से लागू किए जाने के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

19.12. यदि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के पीपीपी प्रचालकों द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत होती है तो वह इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन दे सकता है और प्राधिकरण उसके बाद अभ्यावेदन की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष संबंध महापत्तन न्यास को देगा। महापत्तन न्यास तत्संबंधी रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

19.13. रियायत करार पर हस्ताक्षर होने के 15 (पन्द्रह) दिनों के भीतर, संबंध प्रचालक रियायत करार इस प्राधिकरण को अग्रेषित करेगा जिसके उसकी वेबसाइट पर डाला जाएगा।

19.14. पीपीपी प्रचालक कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, जलयानों के औसत वापसी समय, औसत बर्थिंग-पूर्व प्रतीक्षा समय एवं प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेगा। तिमाही रिपोर्टें प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के अगले महीने के भीतर पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी समय-समय पर भेजनी होगी।

19.15. यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालक से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील भेजे गए कुछ आंकड़े/सूचना प्रकाशित नहीं करने के बारे में किसी पीपीपी प्रचालक के अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और प्रकाशन किए जाने पर उनके राजस्व/प्रचालन पर आशंकित प्रतिकूल प्रभाव के संबंध में विस्तृत औचित्य प्रस्तुत किया जाना चाहिए।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/2015]

अनुबंध - I (क)

कांडला पत्तन न्यास में पुर्ननिर्माण द्वारा बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ 13 से 16 के लिए संदर्भ प्रशुल्क निरूपण

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा अनुमानित		टीएएमपी द्वारा यथा सुविचारित
		प्रस्ताव दिनांक 20.6.2015	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 12.8.2015	
I	सर्वोत्तम क्षमता			
(i)	Optimal Quay Capacity			
(क)	विभिन्न कार्गो मर्दों की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी			
(i)	खाद्यान्न और उर्वरक (बल्क) की प्रतिशत हिस्सेदारी	30%	18.98%	18.98%
(ii)	कोयला (बल्क) की प्रतिशत हिस्सेदारी	33%	31.83%	31.83%
(iii)	अयस्को और खनिजों (बल्क) की प्रतिशत हिस्सेदारी	--	7.00%	7.00%
(iv)	स्टील कार्गो (स्टील कोइलें, प्लेटें और स्लैब) की प्रतिशत हिस्सेदारी	5%	1.79%	1.79%
(v)	परियोजना कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी	4%	2.00%	2.00%
(vi)	स्टील पाइप, प्लेट, बैग वावला और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो का प्रतिशत हिस्सेदारी	18%	--	--
(vii)	अन्य बैग वाले कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी	--	4.93%	4.93%
(viii)	शुष्क बल्क कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी	--	23.86%	23.86%
(ix)	लकड़ी के लट्टे (बल्क ब्रेक) कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी	10%	9.61%	9.61%
(ख)	जलयान दिवस आउटपुट (टनों में प्रतिदिन)			
(i)	खाद्यान्न और उर्वरक का जलयान दिवस आउटपुट (बल्क)	15000	20000	20000
(ii)	कोयला (बल्क) का जलयान दिवस आउटपुट *	16500	20000	20000
(iii)	अयस्को और खनिजों (बल्क) का जलयान दिवस आउटपुट	--	20000	20000
(iv)	स्टील कार्गो (स्टील कोइलें, प्लेटें और स्लैब) का जलयान दिवस आउटपुट #	10000	11000	11000
(v)	परियोजना कार्गो (ब्रेक बल्क) का जलयान दिवस आउटपुट	1994	929	929
(vi)	स्टील पाइप, प्लेट, बैग वाला और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो का जलयान दिवस आउटपुट	8000	--	--
(vii)	अन्य बैग कार्गो का जलयान दिवस आउटपुट (खाद्यान्न, अन्य स्टील और कबाड़ सहित)	--	8000	8000
(viii)	अन्य शुष्क बल्क का जलयान दिवस आउटपुट	--	20000	20000
(ix)	लकड़ी के लट्टों (ब्रेक बल्क) का जलयान दिवस आउटपुट	6500	7000	7000
(ग)	सर्वोत्तम क्षमता (टनों में)	3223071	2935962	4501036
		$[0.7 \times 365 \times \{(0.30 \times 15000) + (0.33 \times 16500) + (0.04 \times 1994) + (0.18 \times 8000) + (0.05 \times 10000) +$	$[0.4566 \times \{0.1898 \times 20000 + 0.3183 \times 20000 + 0.07$	$[0.7 \times \{0.1898 \times 20000 + 0.3183 \times 20000 + 0.0179 \times$

		(0.10*6500))]	x20000 + 0.0179 x 11000 + 0.02 x 929 + 0.0493 x 8000 + 0.2386 x 20000 +0.0961 x 7000} x 365]	11000 + 0.02 x 929 + 0.0493 x 8000 + 0.2386 x 20000 +0.0961 x 7000} x 365]
(ii)	परिकलन में सुविचारित सर्वोत्तम क्षमता (टनों में)	30,00,000	29,40,000	45,01,036
II	पूँजी लागत	रु. करोड़ों में	रु. करोड़ों में	रु. करोड़ों में
क.	बर्थिंग सेवाओं के लिए बर्थ की पूँजी लागत			
(i)	बर्थ के निर्माण की लागत:			
(क)	पाइल नींव	26.11	26.11	26.11
(ख)	सुपर ढांचा	22.06	22.06	22.06
(ii)	विविध लागत {जोड़[(II) (क) (i)]*5%}	2.41	2.41	2.41
	(i + ii) का उपजोड़	50.58	50.58	50.58
ख.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि			
(i)	सिविल लागत			
(क)	सिविल ढांचा	100.61	100.61	100.61
(ख)	विविध लागत {[(II) (ख) (i) (क)]*5%}	5.03	5.03	5.03
	(i + ii) का उपजोड़	105.64	105.64	105.64
(ii)	उपस्कर/अभियांत्रिक लागत			
(क)	मोबाइल हारबर क्रेन 60 मी. टन - 2 सं.	62.43	46.63	46.63
(ख)	फॉर्क लिफ्ट - 30 मी.ट. - 3 सं.	0.76	3.83	3.83
(ग)	फॉर्क लिफ्ट - 35 मी.ट. - 3 सं.	0.74	4.78	4.78
(घ)	पेलोडर 10 मी.ट. - 3 सं.	1.20	1.20	1.20
(ङ)	200 टन का हिताची एक्सक्वेटर - 2 सं.	--	0.93	0.93
(च)	350 टन का हिताची एक्सक्वेटर - 2 सं.	--	1.60	1.60
(छ)	डमपर 20 मी.ट. - 8 सं.	--	2.19	2.19
(ज)	ट्रेलर - 8 सं.	--	2.11	2.11
(झ)	ट्रक - 8 सं.	--	1.87	1.87
(ञ)	टिम्बर ग्रेब - 2 सं.	--	1.27	1.27
(ट)	पेलोडरों के लिए फॉर्क - 6 सं.	--	0.15	0.15
(ठ)	भंडारण क्षेत्र के लिए पेलोडर (10 मी0ट0) - 3 सं.	--	1.20	1.20
(ड)	घाट ढांचे में अग्निशमन लाइन्स:			
(i)	200 एमएम डाय डी.आई. लाइन	0.05	0.05	0.05
(ii)	100 एमएम डाय डी.आई. लाइन	0.01	0.01	0.01
(ण)	बैकअप क्षेत्र में अग्निशमन लाइन्स:			
(i)	200 डाय डी.आई. लाइन	0.43	0.43	0.43
(ii)	घाट ढांचे और ओएसजी तथा बैकअप क्षेत्र में हाइ मोस्ट टावर	0.70	0.70	0.70
(त)	बिजली आपूर्ति लाइन	0.30	0.30	0.30
(थ)	अनुषंगी बिजली और अभियांत्रिक अवसंरचना	5.00	5.00	5.00
	अभियांत्रिक परिसंपत्तियों की कुल लागत	71.63	74.28	74.25
(द)	विविध लागत {[(II) (ख) (ii)] का जोड़ *5%}	3.58	3.71	3.71
	((क) से (द) का उप जोड़	75.21	77.99	77.96
(iii) (क)	प्रत्येक बर्थ के लिए आंतरिक रेलवे	11.32	11.32	11.32
(ख)	विविध लागत (5%)	0.57	0.57	0.57
	(क) + (ख) का उप जोड़	11.88	11.88	11.88

(iv) (क)	पर्यावरणीय उपाय	0.25	0.25	0.25
(ख)	विविध लागत	0.01	0.01	0.01
	[(III) (ख) (iv)]*5%	0.26	0.26	0.26
(v)	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत	192.99	195.77	195.74
	[(ख) (i) से (iv) का जोड़]	243.57	246.35	246.32
(vi)	कुल पूंजी लागत (क) + (ख)			
III.	प्रचालन लागत			
(क)	बर्थ के लिए			
(i)	मरम्मत और अनुसंधान	0.51	0.51	0.51
		[₹50.58 करोड़ *1%]	[₹50.58 करोड़ *1%]	[₹50.58 करोड़ *1%]
(ii)	बीमा	0.51	0.51	0.51
		[₹50.58 करोड़ *1%]	[₹50.58 करोड़ *1%]	[₹50.58 करोड़ *1%]
(iii)	बर्थ और जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क:			
(क)	जेट्टी क्षेत्र	0.25	0.25	0.25
		(10500 वर्ग मी. *241.25/वर्ग मी.)	(10500 वर्ग मी. *241.25/वर्ग मी.)	(10500 वर्ग मी. *241.25/वर्ग मी.)
(ख)	जल क्षेत्र	0.13	0.13	0.13
		(11109वर्ग.मी.* 120.63/वर्ग.मी.)	(11109वर्ग.मी.* 120.63/वर्ग.मी.)	(11109वर्ग.मी.* 120.63/वर्ग.मी.)
(iv)	मूल्यहास	1.69	1.69	1.60
		(₹50.58करोड़ * 3.34%)	(₹50.58करोड़ * 3.34%)	(₹50.58करोड़ * 3.17%)
(vi)	कुल	3.09	3.09	3.00
(ख)	कार्गो प्रहस्तन, भंडारण, विविध के लिए:			
(i)	बिजली	5.58	6.28	6.28
		(5793624केडब्ल्यूए च* 9.63/केडब्ल्यूएच)	(6480000केडब्ल्यूएच*9.69/केडब्ल्यूएच)	(6480000केडब्ल्यूएच*9.69/केडब्ल्यूएच)
(ii)	ईंधन लागत:			
(क)	मोबाइल हारबर क्रेन	0.70	1.51	2.19
		(33.3 लि.* 4000 घंटे*52.56/लि.)	(2 सं.* 33.33 लि. *4000 घंटे*56.69/इकाई)	(2 सं.*33.33 लि. *6132 घंटे*53.63/इकाई)
(ख)	फोर्क लिफ्ट (प्रस्ताव दिनांक 20-7-2015:5 मी.ट. के लिए और संशोधित प्रस्ताव दिनांक 12-8-2015:30 मी.ट. के लिए)	0.15	0.68	0.99
		(7 लि.*4000 घंटे*52.56/लि.)	(3 सं.*10 लि. *4000 घंटे*56.69/इकाई)	(3 सं.*10 लि. *6132 घंटे*53.63/इकाई)
(ग)	फोर्क लिफ्ट (प्रस्ताव दिनांक 20-6-2015:10 मी.ट. के लिए और संशोधित प्रस्ताव दिनांक 12-8-2015:35 मी.ट. के लिए)	0.21	0.88	1.28
		(7 लि. * 4000 घंटे*52.56/लि.)	(3सं. *13 लि. * 4000 घंटे *56.69/इकाई)	(3सं.*13 लि. * 6132 घंटे *53.63/इकाई)
(घ)	पेलोडर 10 मी.ट. - 6 सं.	0.25	1.63	2.37
		(12 लि.*4000 घंटे *52.56/लि.)	(6 सं. *12 लि. * 4000 घंटे *56.69/इकाई)	(6 सं. *12 लि. * 6132 घंटे *53.63/इकाई)
(ङ)	200 टन का हिताची एक्सक्वेटर - 2 सं.	--	0.68	1.41
			(2सं. *15 लि. * 4000 घंटे *56.69/इकाई)	(2 सं. *15 लि. * 6132 घंटे *53.63/इकाई)
(च)	350 टन का हिताची एक्सक्वेटर - 2 सं.	--	1.13	1.64
			(2 सं. *25 लि. * 4000 घंटे *56.69/इकाई)	(2 सं.*25 लि. * 6132 घंटे *53.63/इकाई)
(छ)	डमपर 20 मी.ट. - 8 सं.	--	0.27	0.39
			(47579.81 *56.69/इकाई)	(72940 *53.63/इकाई)

(ज)	ट्रेलर - 8 सं. .	--	0.02 (3597.93 *56.69/इकाई)	0.03 (5516 *53.63/इकाई)
(झ)	ट्रक - 8 सं.	--	0.01 (2009.16 *56.69/इकाई)	0.02 (3080 *53.63/इकाई)
(iii)	मरम्मत और अनुरक्षण			
(क)	सिविल के लिए	1.06 [₹105.64 करोड़ *1%]	1.06 [₹105.64 करोड़ *1%]	1.06 [₹105.64 करोड़ *1%]
(ख)	अभियांत्रिक के लिए	3.77 [₹75.21 करोड़*5 %]	3.90 [₹77.99 करोड़*5%]	3.90 [₹77.96 करोड़*5%]
(ग)	रेलवे के लिए	0.59 [₹11.88 करोड़*5%]	0.59 [₹11.88 करोड़*5%]	0.59 [₹11.88 करोड़*5%]
(iv)	बीमा	1.93 (₹192.99 करोड़ *1%)	1.96 (₹195.77 करोड़ *1%)	1.96 (₹195.74 करोड़ *1%)
(v)	मूल्यहास:			
(क)	सिविल परिसंपत्तियां:	3.53 [₹105.64 करोड़ *3.34%]	3.53 [₹105.64 करोड़ *3.34%]	3.35 [₹105.64 करोड़ *3.17%]
(ख)	अभियांत्रिक, बिजली और सुविधाएं	5.09 [₹75.21 करोड़*6.75%]	5.27 [₹77.99 करोड़*6.75%]	4.93 [₹77.96 करोड़ *6.33%]
(ग)	रेलवे साइडिंग्स	0.80 [₹11.88 करोड़ *6.75%]	0.80 [₹11.88 करोड़ *6.75%]	0.75 [₹11.88 करोड़ *6.33%]
(vi)	लाइसेंस शुल्क:			
(क)	भूमि के लिए	5.57 (230901 वर्ग.मी. *241.25/वर्ग.मी.)	5.57 (230901 वर्ग.मी. *241.25/वर्ग.मी.)	5.57 (230901 वर्ग.मी. *241.25/वर्ग.मी.)
(ख)	आधे मील के बाद भूमि के लिए	0.32 (28599 वर्ग मी. * 110.16/वर्ग.मी.)	0.32 (28599 वर्ग मी. * 110.16/वर्ग.मी.)	0.32 (28599 वर्ग मी. * 110.16/वर्ग.मी.)
(vii)	पूँजी लागत के 5 प्रतिशत पर अन्य व्यय	9.65 (₹192.99 करोड़ *5%)	9.79 (₹195.77 करोड़ *5%)	9.79 (₹195.74 करोड़ *5%)
(viii)	कुल प्रचालन लागत	39.19	45.90	48.82
IV.	कार्गो प्रहस्तन के लिए राजस्व अपेक्षा (रुपए करोड़ों में)			
(i)	प्रचालन लागत	39.19	45.90	48.82
(ii)	पूँजी लागत के 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई	30.88	31.32	31.32
(iii)	कुल राजस्व अपेक्षा	70.07	77.23	80.14
V	कार्गो प्रहस्तन के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन (रुपए करोड़ों में)			
(i)	कार्गो प्रहस्तन प्रभार - 90%	63.06	69.50	72.12
(ii)	भंडारण प्रभार - 5%	3.50	3.86	4.01
(iii)	विविध प्रभार - 5%	3.50	3.86	4.01
VI.	प्रशुल्क (रु. प्रति टन)			
(i)	प्रहस्तन प्रभार			
	(क). खाद्यान्न और उर्वरक (बल्क)			
	विदेशी	141.80	143.46	141.74
	तटीय	85.08	86.08	85.04
	(ख). कोयला (बल्क) *			
	विदेशी	128.91	143.46	142.62

	तटीय	77.34	86.08	85.57
	(ग). अयस्क और खनिज (बल्क)			
	विदेशी	--	143.46	144.11
	तटीय	--	86.08	86.47
	(घ). स्टील कार्गो (स्टील कोइलें, प्लेटें और स्लैब) #			
	विदेशी	212.70	260.84	284.64
	तटीय	127.62	156.51	170.78
	(ङ). परियोजना कार्गो (ब्रेक बल्क)			
	विदेशी	1066.69	3088.57	3016.48
	तटीय	640.01	1853.14	1809.89
	(च). स्टील पाइप, प्लेट, बैग वावला और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो			
	विदेशी	265.87	--	--
	तटीय	159.52	--	--
	(छ). अन्य बंग वाला कार्गो (खाद्यान्न, अन्य स्टील और कबाड़ सहित)			
	विदेशी	--	358.66	369.46
	तटीय	--	215.20	221.68
	(ज). अन्य शुष्क बल्क कार्गो			
	विदेशी	--	143.46	143.28
	तटीय	--	86.08	85.97
	(झ). लकड़ी के लट्टे (बल्क ब्रेक)			
	विदेशी	327.23	409.90	416.57
	तटीय	196.34	245.94	249.94
(ii)	भंडारण प्रभार प्रति मी.ट. प्रतिदिन			
	संशोधित प्रस्ताव में - आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि - 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए - 15 दिन			
	निःशुल्क अवधि के बाद प्रथम सप्ताह के लिए भंडारण प्रभार	0.27	0.31	0.21
	निःशुल्क अवधि के बाद दूसरे सप्ताह के लिए भंडारण प्रभार	0.41	0.46	0.31
	निःशुल्क अवधि के बाद तीसरे सप्ताह के लिए भंडारण प्रभार	0.54	0.61	0.41
	निःशुल्क अवधि के बाद चौथे सप्ताह के लिए भंडारण प्रभार	0.54	0.61	0.41
	निःशुल्क अवधि के बाद पांचवें सप्ताह के लिए भंडारण प्रभार	0.54	0.61	0.41
	निःशुल्क अवधि के बाद छठे सप्ताह के लिए भंडारण प्रभार	0.54	0.61	0.41
	निःशुल्क अवधि के बाद सातवें सप्ताह के लिए भंडारण प्रभार	0.54	0.61	0.41
	निःशुल्क अवधि के बाद आठवें सप्ताह और आगे के लिए भंडारण प्रभार	0.54	0.61	0.41
(iii)	विविध प्रभार प्रति टन			
	सभी प्रकार के कार्गो	11.68	13.15	8.90
VII.	बर्थ की प्रचालन लागत			
(i)	मरम्मतें और अनुक्षण (पूँजी लागत का 1 प्रतिशत)	0.51	0.51	0.51
(ii)	बीमा (पूँजी लागत का 1 प्रतिशत)	0.51	0.51	0.51
(iii)	मूल्यहास (केपीटी - 3.34 प्रतिशत, टीएएमपी-3.17 प्रतिशत)	1.69	1.69	1.60
(iv)	लाइसेंस शुल्क - बर्थ और जल क्षेत्र	0.39	0.38	0.38
	कुल	3.09	3.09	3.00
VIII.	बर्थ प्रचालन के लिए राजस्व अपेक्षा			
(i)	प्रचालन लागत	3.09	3.09	3.00
(ii)	पूँजी लागत पर 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई	8.09	8.09	8.09
	कुल राजस्व अपेक्षा	11.18	11.18	11.09
VIII.	प्रशुल्क (रु०)			
(i)	बर्थ किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा			

(क) विदेशगामी पोत	0.72	0.83	0.62
(ख) तटीय पोत	0.43	0.50	0.37

टिप्पणी: * मूल प्रस्ताव उल्लिखित कोयला (ताप कोयला से इतर), चूनापत्थर, खनिज, चीनी, नमक, अयस्क, लौह गुट्टिकाएं और अन्य शुष्क बल्क

मूल प्रस्ताव में स्टील प्लेटें अन्य कार्गो श्रेणियों के साथ अलग से दी गई थीं।

कार्गो प्रहस्तन प्रमारों को दर्शाता विवरण

केपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 12 अगस्त 2015 द्वारा यथा प्रेषित

विवरण	% हिस्सेदारी	प्रहस्तन दर प्रतिदिन मी. ट. में	एमएमटी में प्रहस्तित कार्गो	कार्य दिवस	कार्य दिवस % में	राजस्व अपेक्षित	प्रहस्तित किया जाने वाला मी.ट.		प्रशुल्क आईएनआर/मी.ट. में	
							विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
खाद्यान्न और उर्वरक (बल्क)	18.98%	20000	0.56	28	11	7.87	534536	22814	143.46	86.08
कोयला (बल्क)	31.83%	20000	0.93	47	19	13.19	896243	38252	143.46	86.08
अयस्क और खनिज (बल्क)	7.00%	20000	0.21	10	4	2.90	197139	8414	143.46	86.08
स्टील कार्गो (स्त्रील कोइलें, प्लेटें और स्लैब)	1.79%	11000	0.05	5	2	1.35	50424	2152	260.84	156.51
परियोजना कार्गो (ब्रेक बल्क)	2.00%	929	0.06	63	26	17.84	56312	2403	3088.57	1853.14
अन्य बैग वाला कार्गो (खाद्यान्न, अन्य स्त्रील और कबाड़ सहित)	4.93%	8000	0.14	18	7	5.10	138738	5921	358.66	215.20
अन्य शुष्क बल्क कार्गो	23.86%	20000	0.70	35	14	9.89	671945	28679	143.46	86.08
लकड़ी के लट्टे (बल्क ब्रेक)	9.61%	7000	0.28	40	16	11.37	270544	11547	409.90	245.94
कुल	100.00%		2.94	246	100	69.50	2815882	120183		

टीएएमपी द्वारा यथा सुविचारित

विवरण	% हिस्सेदारी	प्रहस्तन दर प्रतिदिन मी.ट. में	एमएमटी में प्रहस्तित कार्गो	कार्य दिवस	कार्य दिवस % में	राजस्व अपेक्षित	प्रहस्तित किया जाने वाला मी.ट.		प्रशुल्क आईएनआर/मी.ट. में	
							विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
खाद्यान्न और उर्वरक (बल्क)	18.98%	20000.00	969878.00	48	18.75	13.52	930210	39668	141.74	85.04
कोयला (बल्क)	31.83%	20000.00	1626513.00	81	31.64	22.82	1559989	66524	142.62	85.57
अयस्क और खनिज (बल्क)	7.00%	20000.00	357700.00	18	7.03	5.07	343070	14630	144.11	86.47
स्टील कार्गो (स्त्रील कोइलें, प्लेटें और स्लैब)	1.79%	11000.00	50308.00	5	1.95	1.41	48250	2058	284.64	170.78
परियोजना कार्गो (ब्रेक बल्क)	2.00%	929.00	4747.00	5	1.95	1.41	4553	194	3016.48	1809.89
अन्य बैग वाला कार्गो (खाद्यान्न, अन्य स्त्रील और कबाड़ सहित)	4.93%	8000.00	100769.00	13	5.08	3.66	96648	4121	369.46	221.68
अन्य शुष्क बल्क कार्गो	23.86%	20000.00	1219246.00	61	23.83	17.18	1169379	49867	143.28	85.97
लकड़ी के लट्टे (बल्क ब्रेक)	9.61%	7000.00	171875.00	25	9.77	7.04	164845	7030	416.57	249.94
कुल	100.00%		4501036.00	256	100.00	72.12	4316944.00	184092.00		

अनुबंध - I (ग)

निर्धारित निःशुल्क अवधि बाद भंडारण प्रमारों के लिए प्रशुल्क गणना

केपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 12 अगस्त 2015 द्वारा यथा प्रेषित

विवरण	भंडारण सुविधा प्राप्त करने वाला कार्गो प्रतिशत में	भंडारण क्षमता प्राप्त करने वाली कार्गो क्षमता टनों में	दर	रु. लाखों में
सर्वोत्तम क्षमता	29,36,065			
निःशुल्क अवधि के बाद प्रथम सप्ताह के लिए भंडारण प्रमार	67.74%	1988898	0.31	42.67
निःशुल्क अवधि के बाद दूसरे सप्ताह के लिए भंडारण प्रमार	60.45%	1774883	0.46	57.12
निःशुल्क अवधि के बाद तीसरे सप्ताह के लिए भंडारण प्रमार	53.80%	1579525	0.61	67.78

निःशुल्क अवधि के बाद चौथें सप्ताह के लिए भंडारण प्रभार	48.17%	1414158	0.61	60.68
निःशुल्क अवधि के बाद पांचवें सप्ताह के लिए भंडारण प्रभार	43.05%	1264044	0.61	54.24
निःशुल्क अवधि के बाद छठें सप्ताह के लिए भंडारण प्रभार	37.35%	1096639	0.61	47.06
निःशुल्क अवधि के बाद सातवें सप्ताह के लिए भंडारण प्रभार	31.06%	911864	0.61	39.13
निःशुल्क अवधि के बाद आठवें सप्ताह और उसके बाद के लिए भंडारण प्रभार	13.93%	408897	0.61	17.55
कुल राजस्व				386.22

टीएएमपी द्वारा यथा सुविचारित

विवरण	भंडारण सुविधा प्राप्त करने वाला कार्गो प्रतिशत में	भंडारण क्षमता प्राप्त करने वाली कार्गो क्षमता टनों में	दर	रु. लाखों में
सर्वोत्तम क्षमता	45,01,036			
निःशुल्क अवधि के बाद प्रथम सप्ताह के लिए भंडारण प्रभार	67.74%	3049002	0.21	44.94
निःशुल्क अवधि के बाद दूसरे सप्ताह के लिए भंडारण प्रभार	60.45%	2720876	0.31	59.04
निःशुल्क अवधि के बाद तीसरे सप्ताह के लिए भंडारण प्रभार	53.80%	2421557	0.41	70.23
निःशुल्क अवधि के बाद चौथें सप्ताह के लिए भंडारण प्रभार	48.17%	2168149	0.41	62.88
निःशुल्क अवधि के बाद पांचवें सप्ताह के लिए भंडारण प्रभार	43.05%	1937696	0.41	56.19
निःशुल्क अवधि के बाद छठें सप्ताह के लिए भंडारण प्रभार	37.35%	1681137	0.41	48.75
निःशुल्क अवधि के बाद सातवें सप्ताह के लिए भंडारण प्रभार	31.06%	1398022	0.41	40.54
निःशुल्क अवधि के बाद आठवें सप्ताह और उसके बाद के लिए भंडारण प्रभार	13.93%	626994	0.41	18.18
कुल राजस्व				400.76

अनुबंध - I (घ)

बर्थ किराया प्रभारों का परिकलन

केपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 12 अगस्त 2015 द्वारा यथा प्रेषित

क्र. सं.	विवरण	खाद्यान्न और उर्वरक	कोयला	अयस्क और खनिज	स्टील कार्गो	परियोजना कार्गो	अन्य बैग वाला कार्गो	अन्य शुष्क बल्क	लकड़ी के लट्टे	कुल
1	अनुपात	18.98%	31.83%	7.00%	1.79%	2.00%	4.93%	23.86%	9.61%	100.00%
2	प्रहस्तित किया जाने वाला टनभार	558097.33	935747.48	205828.75	52646.95	58794.05	144853.47	701562.74	282469.23	2940000
3	जलयान दिवस आउटपुट	20000	20000	20000	11000	929	8000	20000	7000	
4	बर्थ दिवसों की सं. (2/3)	27.90	46.79	10.29	4.79	63.29	18.11	35.08	40.35	246.59
5	बर्थ घंटों की सं. (4*24 घंटे)	670	1123	247	115	15190	435	842	968	5918.275
6	औसत जीआरटी	26551.13	42927.70	29092.75	14043.78	10947.06	11262.65	24500.46	21293.29	0.00
7	कुल जीआरटी घंटे (6*5)	17781735.83	48203383.74	7185748.12	1613153.92	16627484.98	4894300.19	20626334.76	20621826.97	137553969
8	जीआरटी विदेशी	17053870.11	46230258.57	6891611.50	1547122.15	15946866.60	4693960.17	19782030.13	19777706.85	131923426
9	जीआरटी तटीय	727865.7199	1973125.174	294136.623	66031.7671	680618.3853	200340.0212	844304.6363	844120.1171	5630542
						विदेशगामी पोत (रु. में/जीआरटी/घंटा)	0.83			
						तटीय पोत (रु. में/जीआरटी/घंटा)	0.50			

बर्थ किराया प्रभारों के लिए राजस्व अपेक्षा

टीएएमपी द्वारा यथा सुविचारित

क्र. सं.	विवरण	खाद्यान्न और उर्वरक	कोयला	अयस्क और खनिज	स्टील कार्गो	परियोजना कार्गो	अन्य बैग वाला कार्गो	अन्य शुष्क बल्क	लकड़ी के लट्टे	कुल
1	अनुपात	18.98%	31.83%	7.00%	1.79%	2.00%	4.93%	23.86%	9.61%	100.00%
2	प्रहस्तित किया जाने वाला टनभार	969878.00	1626513.00	357700.00	50308.00	4747.00	100769.00	1219246.00	171875.00	4501036
3	जलयान दिवस आउटपुट	20000.00	20000.00	20000.00	11000.00	929.00	8000.00	20000.00	7000.00	0.00
4	बर्थ दिवसों की सं. (2/3)	48.49	81.33	17.89	4.57	5.11	12.60	60.96	24.55	255.50
5	बर्थ घंटों की सं. (4*24 घंटे)	1163.76	1951.92	429.36	109.68	122.64	302.40	1463.04	589.20	6132.00
6	औसत जीआरटी	26551.13	42927.70	29092.75	14043.78	10947.06	11262.65	24500.46	21293.29	0.00
7	कुल जीआरटी घंटे (6*5)	30899143.00	83791436.00	12491263.00	1540322.00	1342547.00	3405825.00	35845153.00	12546006.00	181861695
8	जीआरटी विदेशी	29635368.00	80364366.00	11980370.00	1477323.00	1287637.00	3266527.00	34379086.00	12032874.00	174423551

9	जीआरटी तटीय	1263775.00	3427070.00	510893.00	62999.00	54910.00	139298.00	1466067.00	513132.00	7438144
						विदेशगामी पोत (रु.)	0.62			
						तटीय पोत (रु.)	0.37			

विदेशी/तटीय दरों की नमूना गणना (बर्थ किराया)			
विदेशी पोत – जीआरटी :		174423551	
तटीय पोत – जीआरटी :		7438144	
कुल जीआरटी:		181861695	
राजस्व अपेक्षा:		11.09	करोड़
$174423551 \times 0.6 + 7438144 \times 0.37 = \text{रु. } 11.09 \text{ करोड़}$			
$174423551 \times 0.6 + 4462886 \times 0.37 = \text{रु. } 11.09 \text{ करोड़}$			
$178886437 \times 0.37 = \text{रु. } 11.09 \text{ करोड़}$	174423551	4462886	178886437
$x \text{ (विदेशी)} = \text{रु. } 0.62$			
$0.60 \times x \text{ (तटीय)} = \text{रु. } 0.37$		विदेशी	0.62
		तटीय	0.37

अनुबंध - II**कांडला पत्तन न्यास**

बर्थों के पुर्ननिर्माण द्वारा कांडला पत्तन न्यास में 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो (द्रव्य/कंटेनर कार्गो) बर्थों के लिए संदर्भ प्रशुल्क

अध्याय 1 – परिभाषाएँ और सामान्य निबंधन एवं शर्तें**1.1. परिभाषाएँ**

इस दरमान में जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- “तटीय पोत” का अभिप्राय सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से विनियुक्त पोत से है।
- “विदेशी पोत” का अभिप्राय तटीय पोतों से इतर किसी पोत से है।
- “प्रतिदिन” का अभिप्राय प्रति केलेंडर दिवस से है जब तक कि अन्यथा उल्लिखित न हो।
- भंडारण प्रभारों के प्रयोजन के लिए एक दिवस की गिनती 0800 बजे से 0800 बजे तक की जाएगी।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- पोत की हैसियत, सीमाशुल्क अथवा महानिदेशक, नौवहन द्वारा जैसा इसका प्रमाणन किया गया है, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए ‘तटीय’ अथवा ‘विदेशगामी’ पोत के बारे में निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसका मूल इस प्रयोजन के लिए किसी प्रकार से प्रासंगिक नहीं होगा।
- सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 - ताप कोयला से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
 - कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/घाट को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभार्य होनी चाहिए।
 - विदेशी पत्तन से कार्गो, जोकि भारतीय पत्तन ‘ख’ पर अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन ‘क’ पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार प्रभार्य होंगे। अन्य शब्दों में, तटीय नौचालन करने की अनुमति वाले पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/पर वहन किया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
 - उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।

- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
- (ग). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन गिना जाएगा।
- (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल दिए जाने के पश्चात् केवल 10 दिन गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां सेवाएं प्राप्त करने से पहले भुगतान किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (iv) परिगणित सभी प्रभार बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (v) उपयोक्ताओं को टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

2. बर्थिंग प्रभार

पोत तथा बर्थ पर पहुंचने वाले अथवा समीप रहने वाले अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट के मास्टरों/स्वामियों/एजेंटों द्वारा देय बर्थ किराया प्रभार नीचे दी गई दरों के अनुसार होंगे:-

क्र.सं.	पोत	दर रु. में प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (रु. में)	तटीय पोत (रु. में)
1.	सभी पोत	0.62	0.37

टिप्पणियां:

- (i) बर्थ किराये की अवधि पोत के बर्थ अभिग्रहण करने के समय से परिगणित की जाएगी।
- (ii) बर्थ किराये में बर्थ पर प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार, जैसे बर्थ अभिग्रहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, आग से बचाव निगरानी आदि शामिल हैं।
- (iii) बर्थ किराया उस अवधि के लिए वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली गुल होने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से एक घंटा या उससे अधिक समय तक निष्क्रिय रहते हैं।
- (iv) (क). बर्थ किराया पोत द्वारा नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटों बाद रूक जाएगा।
- (ख). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटा परिस्थितियों, खराब मौसम, और रात्रि नेविगेशन की कमी के कारण से जलयान के प्रतीक्षा समय से अतिरिक्त होगी।
- (ग). पोत का मास्टर/एजेंट नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय ज्वारभाटा और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही देगा।
- (v) दंडात्मक बर्थ किराया गलत संकेत के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के समकक्ष होगा।

“गलत संकेत” तब माना जाएगा, जब कोई पोत तैयार होने का संकेत दे देता है और अनुमान से पाइलट की माँग कर देता है, जबकि वह पोत इंजन के तैयार न होने या कार्गो प्रचालन पूरा न होने या पोत के कारण किसी अन्य वजह से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। इसमें तैयारी का वह संकेत शामिल नहीं है, जब कोई पोत प्रतिकूल ज्वारभाटा, रात्रि नौसंचालन की कमी या खराब मौसम स्थितियों के कारण प्रस्थान नहीं करता है।”

- (vi) बर्थ किराया उस अवधि के लिए देय नहीं होगा जब तट क्रेनों/अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली की अनुपलब्धता की वजह से अथवा खराब होने की वजह से अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से लदाई/उतराई प्रचालन नहीं किए जा सकते।
- (vii) (क) उतराई अथवा लदाई अथवा ब्लास्टिंग के पूरा होने के बाद पोत चार घंटों के भीतर (अथवा उल्लिखित कारणों से लिखित में कांडला पत्तन न्यास द्वारा प्रदत्त ऐसे विस्तार के भीतर) नौचालन के लिए पाइलट की माँग करेगा। यदि पोत उतराई अथवा लदाई अथवा ब्लास्टिंग के पूरा होने के बाद अथवा कांडला पत्तन न्यास अथवा इसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा प्रदत्त ऐसे विस्तार के भीतर नौचालन के लिए पाइलट की माँग नहीं करते हैं तो पोत चार घंटे की समाप्ति के समय से अवधि अथवा कांडला पत्तन न्यास अथवा इसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा ऐसी विस्तारित अवधि के लिए पाइलट की माँग करने के समय तक सामान्य दर के 5 गुना की दर से अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार अदा करेगा।
- (ख) उपर्युक्त टिप्पणी (क) में विनिर्दिष्ट अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार निम्नलिखित मामलों के लिए प्रभारित नहीं किए जाएंगे:-

- (i) पोत की सुरक्षा के लिए नौचालन हेतु ज्वारभाटा, डुबाव आदि के लिए प्रतीक्षारत पोत।
- (ii) पत्तन कर्मचारियों द्वारा हड़ताल।
- (iii) लदाई आर्म अलग होने की समस्या और।
- (iv) कांडला पत्तन न्यास अथवा इसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों की सहमति से निष्क्रिय बर्थ का उपयोग।
- (v) पोत अथवा इसके एजेंट पर अनारोप्य किसी अन्य कारण से।
- (viii) आस्टिंग वरीयता/वरीयता बर्थ किराया:
- (क) आस्टिंग वरीयता बर्थिंग/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दर और शर्तें इस संबंध में मौजूदा सरकारी दिशानिर्देशों द्वारा शासित की जाएंगी।
- (ख) वरीयता बर्थिंग के लिए, एकल दिवस के लिए बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा विराम की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।

- (ग) आस्टिंग वरीयता के लिए, विराम की वास्तविक अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के 100 प्रतिशत के समकक्ष शुल्क अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट की गई दरों पर कार्गो के आयातक द्वारा सीधे विनिहित कार्गो पर देय होंगे:-

क्र.सं.	घटक	दर रु. में	
		विदेशी	तटीय
(क)	खाद्यान्न और उर्वरक (बल्क)	141.74	85.04
(ख)	कोयला (बल्क)	142.62	85.57 (ताप कोयला से इतर कोयला हेतु) 142.62 (ताप कोयला हेतु)
(ग)	अयस्क और खनिज (बल्क)	144.11	86.47
(घ)	स्टील कार्गो (स्टील कोइलें, प्लेटें और स्लैब)	284.64	170.78
(ङ)	परियोजना कार्गो (ब्रेक बल्क)	3016.48	1809.89
(च)	अन्य बैग वाला कार्गो (खाद्यान्न, अन्य स्टील और कबाड़ सहित)	369.46	221.68
(छ)	अन्य शुष्क बल्क कार्गो	143.28	85.97
(ज)	लकड़ी के लट्ठे (बल्क ब्रेक)	416.57	249.94

टिप्पणी:

- (i) ऊपर निर्धारित प्रहस्तन प्रभार (i) स्टीवडोरिंग सहित पोतों से कार्गो की उतराई और भंडारण के बिन्दु तक इसका स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण और आयात कार्गो के मामले में ट्रकों पर लदाई और (ii) स्टेकयार्ड में ट्रकों से कार्गो की उतराई, निर्यात कार्गो के मामले में 15 दिनों की अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, लदाई बिन्दु पर कार्गो का स्थानांतरण और स्टीवडोरिंग सहित जलयान पर लदाई के लिए समेकित प्रभार है। इस समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति, जब कभी आवश्यक हो, शामिल है।
- (ii) रेल बद्ध कार्गो के लिए, समेकित प्रशुल्क अथवा कार्गो प्रहस्तन प्रभारों से ऊपर रु. 20/टन की दर से अतिरिक्त प्रभार वसूल किया जाएगा।

4. भंडारण प्रभार:

अनुमत निःशुल्क अवधि के बाद स्टेक यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:-

(दर रु. में प्रति मी.ट. प्रतिदिन)									
क्र. सं.	घटक	निःशुल्क अवधि के बाद प्रथम सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 2 ^{रें} सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 3 ^{रें} सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 4 ^{थें} सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 5 ^{वें} सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 6 ^{वें} सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 7 ^{वें} सप्ताह के लिए दर	निःशुल्क अवधि के बाद 8 ^{वें} सप्ताह और आगे हेतु दर
(क)	सभी प्रकार के कार्गो	0.21	0.31	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41

उपर्युक्त 4 खंडों के लिए टिप्पणियां:

- (i) आयात कार्गो के लिए पांच निःशुल्क दिवस और निर्यात कार्गो के लिए पन्द्रह निःशुल्क दिवस स्वीकार किए जाएंगे। निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii) (क) भंडारण प्रभार निर्धारित निःशुल्क दिनों के बाद कार्गो के विराम के लिए सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और टर्मिनल के गैर-कार्यदिवसों सहित सभी दिनों के लिए देय होंगे।
- (ख) आयातों के लिए निःशुल्क अवधि पोत के कार्गो की उतराई के पूरा होने की तारीख से गिनती की जाएगी।
- (ग) निर्यातों के लिए निःशुल्क अवधि उस तारीख से शुरू होगी जब कार्गो अंतरण/पत्तन क्षेत्र के लिए लाया जाता है। पोत की बर्thing की तारीख के अगले दिन से समाप्त हो जाएगा।

- (iii) कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों की वजह से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कार्गो की डिलीवरी/नौभरण करने की स्थिति में नहीं हो।

5. विविध प्रभार

क्र.सं.	घटक	दर रु. में (प्रति टन)
(क)	सभी प्रकार के कार्गो	8.90

उपर्युक्त निर्धारित प्रभार सभी विविध सेवाओं जैसे घाट पर कार्गो की सफाई, कार्गो का भारतोलन, धूल निवारण आदि के प्रावधान और दरमानों में विशेष रूप से निर्धारित नहीं की गई किसी अन्य सेवा के लिए समेकित प्रभार हैं।

6. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (5) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी 2015 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी।

अनुबंध - III

कार्यनिष्पादन मानक

क्र.सं.	विवरण	कार्यनिष्पादन मानक
1.	सकल बर्थ आउटपुट	
	खाद्यान्न और उर्वरक (बल्क)	20000 टन/दिन
	कोयला (बल्क)	20000 टन/दिन
	अयस्क और खनिज (बल्क)	20000 टन/दिन
	स्टील कार्गो (स्टील कोइलें, प्लेटें और स्लैब)	11000 टन/दिन
	परियोजना कार्गो (ब्रेक बल्क)	929 टन/दिन
	अन्य बैग वाला कार्गो (खाद्यान्न, अन्य स्टील और कबाड़ सहित)	8000 टन/दिन
	अन्य बल्क कार्गो	20000 टन/दिन
	लकड़ी के लट्टे (बल्क ब्रेक)	7000 टन/दिन
2.	अंतरण भंडारण विराम समय	
	आयात	
(क)	सभी प्रकार के बहुउद्देशीय शुष्क कार्गो	5 दिन
	निर्यात	
(ख)	सभी प्रकार के बहुउद्देशीय शुष्क कार्गो	15 दिन
3.	प्राप्ति/डिलीवरी प्रचालन के लिए वापसी समय	
(क)	(i) परंपरागत कार्गो (एकल प्रचालन)	4 घंटे
	(ii) परंपरागत कार्गो के लिए ट्रक (दोहरा प्रचालन)	8 घंटे
(ख)	(i) शुष्क बल्क कार्गो के लिए (एकल प्रचालन)	10 घंटे
	(ii) शुष्क बल्क कार्गो के लिए रैक (दोहरा प्रचालन)	18 घंटे

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 6th November, 2015

No. TAMP/48/2015-KPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kandla Port Trust for fixation of reference tariff for award of 13th to 16th Multipurpose Cargo (other than Liqui/Container Cargo) berths by restructuring the berths on BOT basis at Kandla Port under the revised guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, which were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. dated 30 September, 2013 vide Gazette No. 254, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**No. TAMP/48/2015–KPT**

Kandla Port Trust (KPT)

Applicant

QUORUM:

- (i) Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. C. B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 22nd day of September, 2015)

This case relates to the proposal received from the Kandla Port Trust (KPT) for fixation of reference tariff for award of 13th to 16th Multipurpose Cargo (other than Liquid/Container cargo) berths by restructuring the berths on Build, Operate, Transfer (BOT) basis at Kandla Port.

2. The Ministry of Shipping (MOS) vide its e-mail dated 16 June 2015 forwarded us the time lines relating to subject proposal. As per the said time lines set by the MOS, the approval of reference tariff for proposal to be filed by KPT is 3 August, 2015. For this purpose, the target date for filing the reference tariff proposal by KPT to TAMP is set as 17 June, 2015. In this context, the KPT was requested vide our fax dated 17 June, 2015 to adhere to the dates set in the time lines by the MOS to enable this Authority to approve the tariff within the prescribed time targeted by the MOS. The KPT was also requested to ensure that the proposal filed is complete in all respects as per the checklist circulated to all Major Port Trusts including KPT vide our letter dated 12 September, 2014.

3. In this backdrop, the KPT vide its letter dated 20 June, 2015 has filed its proposal for fixation of reference tariff for award of 13th to 16th Multipurpose Cargo (other than Liquid/Container cargo) berths by restructuring the berths on BOT basis at Kandla Port. However, the KPT did not furnish the proposed Performance Standards and list of users/prospective applicants to be consulted. After a reminder, the KPT vide its e-mail dated 3 July 2015 has furnished the list of prospective applicants to be consulted on the subject proposal and the Performance Standards.

4.1. The submissions made by the KPT in its proposal dated 20 June, 2015 and its letter dated 3 July, 2015 are summarized below:

- (i) For "Development of 13th to 16th Multipurpose Cargo (other than Liquid/Container cargo) berths on BOT basis" the Authority vide notification No. G. No.192 dated 12.11.2008 and its corrigendum No. G No.167 dated 01.09.2009 notified the Upfront Tariff.
- (ii) Based on the approved Upfront Tariff, the Port invited bids for 13 to 16 cargo berths. Finally, the Port had entered into Concession Agreement with M/s. RAS Infraport Pvt. Ltd. (RIPL) & M/s. JRE Infra Pvt. Ltd. (JRE) for berth Nos. 13 & 15 respectively.
- (iii) M/s.RIPL and M/s.JRE had commenced the commercial operation of 13 & 15 berths on 18.02.13 & 16.11.13 respectively. M/s. JRE had started commercial operation with the Provisional Certificate (with punch list) issued by Independent Engineer (IE) However, due to non-completion of all the items listed in punch list within the stipulated time period, the Provisional completion certificate was withdrawn and consultation notice was issued to M/s. JRE to complete the punch list and to obtain the completion Certificate. Accordingly, the commercial operation of 15th berth has been suspended w.e.f. 01.11.14.
- (iv) After start of commercial operation, both the Concessionaires have raised their various concerns viz. Draft in Access channel, Conditional restriction in handling vessels with draft of 11.5 m & less, Handling of Dry cargo (other than container cargo) on 11th & 12th berths, common rail connectivity, higher approved upfront tariff etc.

- (v) To address the concern of the Concessionaires, the Port had taken corrective action viz. achieved the required draft in access channel w.e.f. 01.07.2014, alternate Common Railway line is being laid and revised tariff proposal for storage was submitted to TAMP for approval.
- (vi) Moreover, after signing the agreement, both the Concessionaires had paid license fee only for two years. Further, after start of commercial operation, M/s.RIPL had paid Royalty for two months while M/s.JRE had not paid Royalty at all. Accordingly, as per Concession Agreement, the Port had issued Consultation Notice to both the Concessionaires to cure their underlying event of default by paying all outstanding dues.
- (vii) However, both the concessionaires failed to cure their underlying event of default. Accordingly, as per agreement, the proposal to terminate the Concession Agreement of both the Berths was submitted before the Board for approval.
- (viii) In the meantime, in order to address the concern on various issues of the concessionaires, in the meeting with the Ministry held on 20.03.15, an idea was suggested to restructure both the berths in line with the one of the projects being restructured at Kamarajar Port Ltd.
- (ix) Accordingly, after taking views of the concessionaires on restructuring of the berths, a note on restructuring was submitted before the Board as an addendum to earlier submitted proposal for termination of the Concession Agreement. The Board has constituted the Sub-Committee of five trustees to go through the Concession Agreements, analyse the complex issues involved, outstanding dues, etc., in detail and suggest suitable remedial measures for a comprehensive proposal to the Board.
- (x) The Sub-Committee, in its two meetings held on 29.04.2015 and 15.05.2015 discussed on various issues and recommended to the Board to approve the restructuring of berth Nos. 13 & 15. For restructuring these Berths, Sub Committee recommended to the Board to submit the Revised Tariff Proposal to the TAMP for approval. The Sub Committee also recommended to the Board that the revised tariff proposal should be based on optimal capacity assessed on the productivity of the Berths.
- (xi) Subsequently, the Board in its meeting held on 08.06.2015 approved the recommendations of Sub-Committee. Both the concessionaires have been requested to furnish their consent on the terms of restructuring of 13th & 15th cargo Berth.
- (xii) In consistence with the above decision of the Board, the earlier approved tariff for 13th to 16th berths are revised by Transaction Advisor.
- (xiii) Before revision of Tariff for 13 to 16 cargo berths, a joint meeting of Port officials, representative of M/s.RAS Infraport Pvt. Ltd. (RIPL) & M/s.JRE Infra Pvt. Ltd. (JRE) was conducted on 17.06.2015 to seek the views/suggestions of the Concessionaires on the revised tariff proposal. In the meeting, M/s.RIPL vide letter No.RAS/KPT/2015-16/025 dated 17.06.2015 submitted their suggestions alongwith share & handling rate of various cargo.

4.2. The salient features of tariff proposal submitted by KPT are as follows:

- (i) The Tariff proposal is based on the Tariff Guidelines 2008.
- (ii) The estimated Project cost is ₹243.57 crores. The cost is worked out on the prevailing market rates & prevailing SOR of KPT. The cost also includes the cost of development of additional land to be handed over to the concessionaries of 13th & 15th cargo berth, after restructuring of the projects, to accommodate one full rake. Accordingly, in the proposal, the License fee for such additional land is also considered.
- (iii) The Optimal Capacity of 3 MMTPA is worked out by considering the share & handling rate of cargo furnished by RIPL vide letter dated 17.06.2015.
- (iv) The License Fee for the land as on 01.01.2014 with escalation of 2% every year is considered as below, which is approved by the Authority vide G. No.350 dated 04.12.2014.
 - (a) Land having water front & upto half mile from the shore i.e. the west bank of Kandla creek – ₹ 241.25/m2/annum
 - (b) Land beyond a half a mile from the Bank of the creek - plots abutting on main road – ₹ 110.16/m2/annum.
- (v) Based on the optimal capacity of 3 MMTPA, revenue requirement and evacuation of Multipurpose Cargo handled at 1 to 10 berth during 2012-13 to 2014-15, the earlier tariff for storage are reworked and submitted. This will supersede the earlier submitted revised tariff proposal dated 02.08.2014 on Storage.

4.3. The KPT has also made the following submissions:

- (i) Reasons for not adopting highest upfront tariff fixed by the Authority under 2008 guidelines in its own Port or any other Major Port Trusts.

For the project "Development of 13th to 16th Multipurpose Cargo (other than Liquid/Container cargo) berths on BOT basis" the Authority vide Gazette No.192 dated 12.11.2008 notified the upfront tariff. Subsequently vide Gazette No.167 dated 01.09.2009 a Corrigendum to the earlier Order was issued by the Authority. The same handling rates were proposed as per the Tariff Guidelines of 2008. However, due to various concerns raised by the BOT operators of 13th & 15th Cargo Berth, the Sub-Committee of KPT recommended the Board to restructure the berth Nos. 13th & 15th. The Sub Committee also recommended to the Board that the revised tariff proposal should be based on optimal capacity assessed on the productivity of the Berths. The same was approved by the Board. Hence, the same has been revised as per the letter of M/s.RIPL dated 17.06.2015 and submitted herewith.

- (ii) Norms prescribed in the guidelines vis-à-vis deviation, if any, proposed there from along with justification and reasons for each of the deviations made from the prescribed norms.

- (a) The number of handling equipments prescribed in the tariff guidelines is 3 Nos. of 20 Tonnes ELL cranes. However, in the tariff proposal, 2 Nos. of Mobile Harbour Cranes (MHC) have been considered which have been already deployed by M/s.RIPL on 13th Cargo Berth. Due to considering of MHC instead of ELL cranes, the handling rates have been changed as compared to norms for handling rates prescribed in the guidelines.
- (b) The norms for handling rates to be considered for various commodity groups have been prescribed in tariff guidelines of 2008. However, the actual handling rates provided by the Concessionaire of 13th Cargo Berth, i.e. M/s.RIPL vide its letter dated 17.6.2015 have been considered as the handling rates in the current proposal.
- (c) Free period: As per tariff guidelines of 2008, the free period for storage charges is 5 days and 15 days for import & export respectively. However, the free period as suggested by M/s.RIPL vide its letter dated 17.06.2015 has been considered which is also in consistence with the prevailing KPT SOR.

- (iii) (a) Optimal Quay Capacity Calculation

Share of cargo/vessel assumed in capacity calculation is based on the cargo share provided by the Concessionaire of 13th Cargo Berth, i.e. M/s.RIPL vide its letter dated 17.06.2015.

- (b) Optimal Yard Capacity

- (i) Total area proposed to be allotted by the port (in Sq. mtrs.)
Existing land area = 2,33,335 Sq. m
Area proposed to be allotted for accommodation of full rake length – 36,665 Sq.m
Hence total land area = 2,70,000 Sq.m

[The sum of land area given by KPT does not match with the total land area]

- (ii) Area of the yard proposed to be made available by the port for development of the stacking yard (in Sq. mtrs.)
Total existing land area = 2,33,335 Sq.m
Area of berth = 300 x 55 m = 16,500 Sq.m
Hence, the existing area of stack yard = 2,33,335-16,500 = 2,16,835 Sq.m.
Area for stacking yard to accommodate the full rake length to be handed over = 36,665 Sq.m.

5. The highlights of the proposal submitted by KPT are given below:

- (i) **Brief Details of Project:**

Name of Project	Development of 13 th to 16 th Multipurpose Cargo (other than Liquid/Container cargo) berths on BOT basis
Length of the wharf	300 m
Width of the wharf	55 m
Total Land Area	Existing Land area: 23.33 Ha Additional land to accommodate full rake length: 2.02 Ha Total Land Area: 25.35 Ha
Maximum Vessel Size	75000 DWT
Optimal Capacity	3 MMTPA

Design load for wharf	5T/Sqm
Draught in front of Jetty	13 m
Draught in Approach Channel	13 m with tide
Estimated Capital Cost	243.57 Crores

(ii) **Optimal Capacity:**

The optimal capacity has been worked out as 3.00 MMTPA as given below. For this purpose, the handling rates are not considered as per the norms prescribed in the 2008 guidelines. The share of cargo and the handling rates are considered as per the details of 13th cargo berth given by its Concessionaire, i.e. RIPL.

Particulars	Values
Cargo Share Expected	
Food grains and Fertilisers	30%
Coal (other than thermal coal), Limestone, Minerals, Sugar, Salt, Ores, iron Pallets & Other Dry Bulk.	33%
Project Cargo	4%
Steel pipe, plate, Bagged and other break bulk cargo	18%
Steel Coils, Slab	5%
Timber Logs	10%
Total	100.00%
	Handling Rate tonnes/day
Foodgrains and Fertilisers	15000
Coal (other than thermal coal), Limestone, Minerals, Sugar, Salt, Ores, iron Pallets & Other Dry Bulk.	16500
Project Cargo	1994
Steel pipe, plate, Bagged and other break bulk cargo	8000
Steel Coils, Slab	10000
Timber Logs	6500
Nos. of Days	365.00
Optimal Factor	70%
Optimal Capacity (in MMTPA)	$= (365 \times 70\% \times (15000 \times 30\% + 16500 \times 33\% + 1994 \times 4\% + 8000 \times 18\% + 10000 \times 5\% + 6500 \times 10\%))/10^6 = 3.22$
Say Optimal Project Capacity in MMTPA	3.00

(iii) **Capital Cost of Berth:**

Particulars	Unit	Quantity	INR/Unit	₹ crores	Misc.	₹ crores
Civil Assets						
Berth Constructions						
Pile foundation	Nos.	415	1214614	50.41	2.52	52.93
Super Structure	Sqm	16500	21,010.00	34.67	1.73	36.40
Fenders	Nos.	14	1811250	2.54	0.13	2.66
Bollards	Nos.	28	271056	0.76	0.04	0.80
Office building with all amenities/facilities	Sqm	500	22,230.00	1.11	0.06	1.17
Covered storage godowns	Sqm	4410	10,426.00	4.60	0.23	4.83
Back Up Area Development						
Reclamation						
Reclamation of OSG/Backup area	Sqm	253500	2038.00	51.66	2.58	54.25
Custom Fencing Wall	Sqm	300	19310.00	0.58	0.03	0.61
Temporary fencing wall	Rmt	900	5404.00	0.49	0.02	0.51
Internal Road	Rmt	2400	8217.00	1.97	0.10	2.07
				148.78	7.44	156.22
Mechanical & Electrical Assets						
Mobile Harbour Cranes	Nos.	2	312144800	62.43	3.12	65.55
Fork Lift Trucks 5 MT	Nos.	4	1899700	0.76	0.04	0.80
Fork Lift Trucks 10 MT	Nos.	2	3696000	0.74	0.04	0.78
Payloader 10 MT	Nos.	3	4015000	1.20	0.06	1.26
Fire fighting Lines at Wharf Structure						

Particulars	Unit	Quantity	INR/Unit	₹ crores	Misc.	₹ crores
i. 200 mm dia D.I. line	Rmt	278	1904.00	0.05	0.00	0.06
ii. 100 mm dia D.I. line	Rmt	119	1181.00	0.01	0.00	0.01
Fire Fighting Lines in Back up Area						
i. 200 dia DI line	Rmt	2250	1904.00	0.43	0.02	0.45
High Most Towers On wharf structure and in osg and back up area	Rmt	10	700,000.00	0.70	0.04	0.74
Power supply line		LS	3000000	0.30	0.02	0.32
Ancillary Electrical & Mechanical Infrastructure		LS	50000000	5.00	0.25	5.25
Total Cost of Mechanical Assets				71.63	3.58	75.21
Internal Railway for 13th CB	Rmt	2000	56579.00	11.32	0.57	11.88
Environmental measures		LS	2500000.00	0.25	0.01	0.26
Total Block Estimates				231.97	11.60	243.57
Miscellaneous Expenses		5%		11.60		
Estimated Project Cost				₹243.57 crores		

Note: The above rates have been supported by the detailed rate analysis furnished along with the proposal.

(iv) **Operating Cost of Berth:**

(a) **Berthing Activity:**

Sr. No.	Particulars	Unit	Quantity	INR/Unit	₹ Crs.
1	Repairs and Maintenance of Berth	₹ Crs.	50.58	1%	0.51
2	Insurance	₹ Crs.	50.58	1%	0.51
3	License Fee for Berth and Water Area				
	Jetty Area	Sqm	10500.00	241.25	0.25
	Water Area	Sqm	11109.00	120.63	0.13
4	Depreciation	₹ Crs.	50.58	3.34%	1.69
	Total Operating Cost of Berth				3.09

(b) **Cargo Handling, Storage, Miscellaneous:**

Sr. No.	Particulars	Value	Unit	Quantity	INR/Unit	₹ crores
1	Power for illumination	24	Kwh	5793624	9.63*	5.58
	Fuel for Equipments estimated for 4000 hours					
	MHC	33.3	Liters	133200	52.56	0.70
	Fork Lift Trucks 5 MT	7	Liters	28000	52.56	0.15
	Fork Lift Trucks 10 MT	10	Liters	40000	52.56	0.21
	Payload 10 MT	12	Liters	48000	52.56	0.25
2	Repairs and Maintenance - Civil	1%	₹ Crs.	105.76		1.06
	Repairs & Maintenance – Mech	5%	₹ Crs.	75.34		3.77
	Repairs & Maintenance - Railway	5%	₹ Crs.	11.88		0.59
3	Insurance	1%	₹ Crs.	192.99		1.93
4	Depreciation					
	Civil Assets	3.34%	₹ Crs.	105.76		3.53
	Mechanical, Electrical & Utilities	6.75%	₹ Crs.	75.34		5.09
	Railway Sidings	6.75%	₹ Crs.	11.88		0.80
5	License Fees Land		Sqm	230901	241.25	5.57
	License fees-land beyond half mile		Sqm	28599	110.16	0.32
6	Other Expenses	5%	₹ Crs.	192.99		9.65
	Total Operating Cost of Cargo Handling, Storage & Misc.					39.19

*The calculation for unit rate of power which is ₹9.63/unit has been furnished in Annexure A.

[Note: For estimating the fuel cost, the KPT has not considered the number of each type of equipment.]

(v) Revenue Requirement for Cargo Handling:

(₹ in crores)

Sl. No.	Item Description	Amount
1	Operating cost	39.19
2	ROCE 16% of Capex	30.88
	Total	70.07

(vi) Apportionment of Revenue Requirement:

(₹ in crores)

Sl. No.	Item Description	Percentage	Amount
1	Handling Charges	90%	63.06
2	Storage Charges	5%	3.50
3	Miscellaneous charges	5%	3.50
	Total	100%	70.07

(vii) Tariff Calculation for handling of multipurpose cargo:

Cargo Handling Charges	Particulars	% Share	*Handling Rate Per Day in MT	Cargo to be handled in MT	Working Days	% Working Days	Revenue required	Tonnes to be handled		Tariff in ₹/tonne	
								Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
	Food grains and Fertilisers	30.00%	15000	0.90	60	19%	12.83	810000	90000	141.80	85.08
	Coal Limestone, Minerals, Sugar, Salt, Salt, Ores, iron Pellets & Other Dry Bulk, etc.	33.00%	16500	0.99	60	19%	12.83	891000	99000	128.91	77.34
	Project Cargo	4.00%	1994	0.12	60	19%	12.87	108000	12000	1066.69	640.01
	Steel pipe, plate, Bagged and other break bulk cargo	18.00%	8000	0.54	68	22%	14.43	486000	54000	265.87	159.52
	Steel Coils, Slab	5.00%	10000	0.15	15	5%	3.21	135000	15000	212.70	127.62
	Timber Logs	10.00%	6500	0.30	46	15%	9.87	270000	30000	327.23	196.34
	Total	100.00%		3.00	309	100%	66.03	2700000	300000		

Note: 90% foreign cargo and 10% coastal cargo has been considered in the calculations. Also, concessional rates have been considered for coastal cargo which is 60% of the rates for foreign cargo.

(viii) Berth Hire Charges per GRT per hour:

Particulars	
Opex (₹ crores)	3.09
ROCE @ 16% (₹ crores)	8.09
Annual Revenue Requirement (₹ crores)	11.18
Total GRT Hours (as provided by M/s.RIPL)	161354833
Foreign (Total GRT Hours x 0.9)	145219349.82
Coastal (Total GRT Hours x 0.1 x 0.6)	9681289.99
Sum of Foreign & Coastal GRT hours	154900639.80
Coastal Concession	60%
Berth Hire Charge in ₹/GRT Hr	
Foreign	$= (11.18 \times 10^7) / (154900639.80) = 0.72$
Coastal	$= 0.72 \times 60\% = 0.43$

(ix) Tariff Calculation for miscellaneous charges:

Component	Amount
Revenue Requirement (in ₹)	35000000
Optimal Capacity	3000000
Miscellaneous Charges ₹/MT	11.68

(x) **Performance Standards:**

The Performance Standards furnished by KPT on the handling rates and Transit Storage Dwell time are based on the inputs provided by the Concessionaire of 13th Cargo Berth i.e. RIPL vide its letter dated 17 June 2015. The Performance Standards on turnaround time has been proposed as per Model Concession Agreement of Ports.

Sr. No.	Performance Standard	
1.	Gross Berth Output	
	Fertilizer and Food grains	15000 Tons/Day
	Coal (other than thermal coal), Limestone, Minerals, Sugar, Salt, Ores, iron Pallets & Other Dry Bulk	16,500 Tons/Day
	Project Cargo	1994 Tons/Day
	Steel pipe, plate, Bagged and other break bulk cargo	8000 Tons/Day
	Steel Coils, Slab	10000 Tons/Day
	Timber Logs	6500 Tons/Day
2.	Transit Storage Dwell Time	
	Import	
(a)	General Cargo	5 days
(b)	Timber logs	8 days
(c)	Export cargo to be stuffed into containers	--
(d)	Export cargo taken back for any reason	--
(e)	Hazardous goods	3 days
	Export	
(a)	General Cargo	15 days
(b)	Timber logs	--
(c)	Export cargo to be stuffed into containers	15 days
(d)	Export cargo taken back for any reason	15 days
(e)	Hazardous goods	3 days
3.	Turnaround Time for receipt/delivery operation	
(a)	(i) Truck for conventional cargo (Single operation)	4 Hours
	(ii) Truck for conventional cargo (Double operation)	8 Hours
(b)	(i) Rake for dry bulk cargo (Single operation)	10 Hours
	(ii) Rake for dry bulk cargo (Double operation)	18 Hours

(xi) Accordingly, the port has proposed the following upfront tariff:

(a) Berth hire charges:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (in Re.)	Coastal Vessel (in Re.)
1.	All vessels	0.72	0.43

(b) Cargo handling charges:

Sl. No.	Commodity	Rate in Rupees (Per Tonne)	
		Foreign	Coastal
(a)	Foodgrains and Fertilisers	141.80	85.08
(b)	Coal (other than thermal coal), Limestone, Minerals, Sugar, Salt, Ores, iron Pallets & Other Dry Bulk	128.91	77.34
(c)	Project Cargo	1066.69	640.01
(d)	Steel pipe, plate, Bagged and other break bulk cargo	265.87	159.52
(e)	Steel Coils, Slab	212.70	127.62
(f)	Timber Logs	327.23	196.34

Note:

The handling charges prescribed above are a composite charge for (i) unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days and loading on to trucks in respect of import cargo and (ii) unloading of the cargo from the trucks at the stackyard, storage at the stackyard upto a period of 15 days, transfer the cargo to the loading point and loading onto the

ship including stevedoring. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary.

(c) Storage charges:

(i) Free period:

Sr. No.	Particulars	Imports	Exports
1.	General Cargo	5 days	15 days
2.	Timber logs	8 days	--
3.	Export cargo to be stuffed into containers	--	15 days
4.	Export cargo taken back for any reason	--	15 days
5.	Hazardous goods	3 days	3 days

(ii) For import:

(Rate in ₹ per MT per day)

Sl. No.	Commodity	Rate for 1 st week after free period	Rate for 2 nd week after free period	Rate for 3 rd week after free period	Rate for 4 th week after free period	Rate for 5 th week after free period	Rate for 6 th week after free period	Rate for 7 th week after free period	Rate for 8 th week after free period & onwards
(a)	All types of cargo	0.27	0.41	0.54	0.54	0.54	0.54	0.54	0.54

(iii) For export:

(Rate in ₹ per MT per day)

Sl. No.	Commodity	Rate for 1 st week after free period	Rate for 2 nd week after free period	Rate for 3 rd week after free period	Rate for 4 th week after free period	Rate for 5 th week after free period	Rate for 6 th week after free period	Rate for 7 th week after free period	Rate for 8 th week after free period & onwards
(a)	All types of cargo	0.27	0.41	0.54	0.54	0.54	0.54	0.54	0.54

(d) Miscellaneous charges:

Sl. No.	Commodity	Rate in Rupees (per tonne)
(i)	All types of cargo	11.68

The miscellaneous charges prescribed above is a composite charge for provision of all miscellaneous services such as sweeping of cargo on the wharf, weighment of cargo, dust suppression etc.

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy each of the KPT's proposal dated 20 June 2015 and KPT's e-mail dated 3 July 2015 was forwarded to the concerned users/user organisations/prospective applicants (as suggested by the KPT) seeking their comments by 13 July 2015 simultaneously to this Authority and to the KPT. We received comments only from M/s.Rishi Shipping and M/s.International Cargo Terminals and Infrastructure Pvt. Ltd. [Formerly, M/s.United Liner Agencies of India (Pvt.) Ltd.] which were forwarded to the KPT as feedback information. The KPT vide its letter dated 15 July 2015 has furnished its remarks on comments of M/s.Rishi Shipping and KPT's remarks on comments of M/s.International Cargo Terminals and Infrastructure Pvt. Ltd. were not received.

7. A joint hearing in this case was held on 16 July 2015 at the KPT premises. The KPT made a brief powerpoint presentation of its proposal. At the joint hearing, the KPT and the concerned users/organisation bodies/prospective applicants have made their submissions.

8.1. As agreed at the joint hearing, the KPT was requested vide our letter dated 22 July 2015 to take action on the following points arising out of joint hearing proceedings:

- (i) KPT to furnish comments on the written submission and further comments dated 22 July 2015 made by M/s. Rishi Shipping immediately.

- (ii) M/s. JRE Infra Pvt. Ltd. (JREIPL) to furnish the submission made by them at the joint hearing in writing within 3 days i.e. by 19 July 2015. The users/bidders were to furnish their comments, if any, to KPT and to this Authority in 3 days.
- (iii) The prospective bidders/users have made arguments at the joint hearing on the subject proposal. A copy of the notes on arguments made by the stack holders as recorded at the joint hearing was forwarded to KPT. The KPT was to furnish its response on the submissions of stakeholders at the joint hearing by 23 July 2015.
- (iv) KPT to furnish response to the additional information/clarification sought by us vide our letter dated 20 July 2015 by 23 July 2015.

8.2. At the joint hearing, M/s. JRE Infra Pvt. Ltd. (JREIPL) had agreed to furnish the submissions made by them at the joint hearing in writing within 3 days i.e. by 19 July 2015 to KPT and to this Authority. The JREIPL was requested vide our letter dated 22 July 2015 to confirm the submissions made at the joint hearing in writing immediately to KPT and this Authority.

8.3. At the joint hearing, the users/bidders were allowed to furnish comments, if any, on the subject proposal within 3 days i.e. by 19 July 2015 to KPT and to TAMP.

9. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 8.1.(i) above, the KPT vide its letters dated 22 July 2015 and 14 August, 2015 has furnished its comments on the written submission made by M/s. Rishi Shipping. The KPT did not furnish its reply on the further comments dated 22 July 2015 made by M/s. Rishi Shipping.

10. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in paras 8.1. (ii), 8.2., 8.3. above, the KPT vide its letters dated 14 August, 2015 has responded on the comments of JREIPL and other users.

11. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 8.1.(iii) above, the KPT has not furnished its response on the submissions made by the stakeholders at the joint hearing which were forwarded to KPT vide our letter dated 22 July 2015, despite reminders.

12. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 8.1.(iv) above, the KPT vide its letter dated 12 August, 2015 and email dated 16 September 2015 has furnished its response to the information/clarification sought vide our letter dated 20 July 2015. A summary of the information/clarifications sought by us and reply furnished by KPT thereon are summarised below:

Sl. No.	Information/clarification sought by us	Reply furnished by KPT
(1)	Pertinent queries relating to restructuring of berth Nos. 13 to 16:	
(i)	The proposal of KPT in the covering letter states that the proposal to terminate the Concession Agreement entered with the two BOT operators viz. M/s. RAS Infraport Pvt. Ltd. (RIPL) and M/s. JRE Infra Private Limited (JRE) at berth Nos. 13 and 15 respectively was submitted for approval of its Board. From the proposal it is not explicit whether termination notice is issued to the two BOT operators. If yes, furnish a copy of the same. If not, then the KPT to note/clarify the following points:	No. The termination notice has not been issued to the Concessionaires of 13th & 15th Cargo Berth.
	(a) Whether re-inviting bid for the berths already licensed to the two BOT operators viz. RIPL and JRE is permissible under the respective Concession Agreement. It is for the KPT entirely to ensure the legal tenability of its proposal for restructuring its project and retendering for these two berths along with berth Nos. 14 and 16.	Since the signed Concession Agreement does not spell out the specific provision for re-inviting the bid for the berths already licensed to the two BOT operators viz. RIPL & JRE. However, in order to ensure more effective and efficient utilization of the berths, KPT has decided to restructure the Projects 13th & 15th Cargo Berths. KPT will ensure the legal tenability of proposal for restructuring the project No. 13 & 15. Further, KPT will obtain the approval of Competent Authority before proceeding with the bidding process of restructuring of 13th and 15th Berth.
	(b) It is seen from Annexure B-RIPL letter dated 15 May 2015 addressed to the KPT and Annexure C-JRE letter dated 15 May 2015 to the Sub Committee appointed by KPT for restructuring of berth Nos. 13 and 15, that both this BOT operators have put various conditions to be adhered to by the KPT for the purpose of retendering the project. The mandate of this Authority is limited to fixation of reference tariff following the applicable Reference Tariff Guidelines in view of the proposal filed by the KPT. The various points made by the RIPL and JRE to the KPT and Sub Committee appointed by KPT for restructuring of berth Nos. 13 and 15 are solely for the KPT being the Licensor to take care.	The same is noted.
	(c) The KPT has in the proposal stated that both RIPL and JRE have been requested to give their consent for the terms of restructuring of berth Nos. 13 and 15. The KPT is to furnish the	The same has been enclosed as Annex 1.

	consent of RIPL and JRE obtained by the KPT giving consent to the terms of restructuring of berth Nos. 13 and 15 and retendering of the of berth Nos. 13 and 15.	
(ii)	<p>The KPT has at various points stated that its proposal is based on the details given to it by the operator of the 13th berth i.e. M/s. RIPL. For e.g.: the percentage share of cargo, cargo handling rates, GRT hours, free period, etc. Since the proposal is filed under 2013 Guidelines following the principles of 2008 guidelines, the norms prescribed in the 2008 guidelines have to be followed for arriving at the proposed Reference Tariff. The KPT to, therefore, review its proposal and file a revised proposal in compliance with the norms prescribed in the 2008 guidelines instead of relying on the parameters given by an individual operator.</p>	<p>The % share of cargo is based on the actual dry cargo handled at KPT during the last year i.e. 2014-15 except project cargo and the handling rates are considered based on the TAMP guidelines 2008 considering two MHC of 60 T capacity each, except for deviation in few categories of cargo as follows:</p> <p>'Project Cargo' for which handling rate has been considered based on the actual handling rate achieved at KPT during 2014-15 as the category 'Project cargo' has not been mentioned in the TAMP Guidelines 2008.</p> <p>'Steel cargo' - Steel cargo like steel coils, steel plates and steel slabs have a greater rate of output as compared to steel cargo viz. steel pipes, steel wire bundles and steel bars. At Kandla, during the year 2014-15, productivity more than of 10,000 T/day has been achieved in handling of steel coils, steel pipes and steel plates. Hence, the rate of such steel cargo has been considered as 11000 T/day.</p> <p>'Timber logs' - For handling of timber at Berth No. 13 during the year 2013-14, the average output achieved is around 6836 MT/day. For handling of timber at KPT Berths No. 1 to 12 during the year 2014-15, the output achieved varies from 9500 MT/day to 5500 MT/day. The average output of timber vessels wherein single agent is involved at Berth No. 1 to 12 is 6834 MT/day. Hence, average output of 7000 MT/day is considered for timber.</p> <p>GRT hours is also based on the actual handling of dry cargo at KPT in the year 2014-15. The free period has been considered as per the TAMP guidelines 2008. The revised proposal in compliance with the norms prescribed in the TAMP Guidelines 2008 has been attached herewith.</p> <p>(* At Kandla Port, % share of coal is on higher side as the coal traffic also includes the cargo discharged by vessels at OTB which otherwise cannot call at Kandla Terminal due to length restrictions and after commissioning Tuna-Tekra, coal traffic may divert to Tuna-Tekra. Further, the project cargo share is very less due to reasons that Kandla Berths have always remained occupied whereas the project cargo vessels cannot afford to call at a Port where there is pre-berthing detention delay. The % share of project cargo is proposed to be taken as 2% and to that extent the coal traffic has been reduced.)</p> <p>NOTE: the supporting documents towards % share of cargo and handling rates are appended as Annex 7)</p>
(2)	General:	
(i)	The Annex I in the proposal refers to the two meetings dated 29.4.2014 and 15.05.2015 held by the Sub Committee appointed by the KPT for restructuring berth Nos. 13 and 15. Whilst the copy of the minutes of the meeting held on 15.5.2015 is received, copy of the minutes of the 29.4.2014 meeting is not found to be attached.	The copy of Minutes of the 29.04.2015 meeting has been enclosed as Annex 2.
(ii)	The KPT to forward a copy of Board Meeting held on 8 June 2015 approving the recommendations of the Sub Committee.	The same has been enclosed as Annex 3.
(iii)	The KPT is to forward a copy of the approval of the Board of Trustees of the port approving the Reference tariff proposal (which the port has agreed to submit in due course of time).	<p>After sending the revised tariff proposal for 13th to 16th Cargo Berth to TAMP on 19.06.2015, no Board Meeting has been conducted. However, the Board Note seeking ratification of Board on the approval of revised tariff proposal for 13th to 16th Cargo Berths has already been circulated among Board of Trustees for its ensuing Board Meeting. After approval of the Board, the same will be communicated to TAMP.</p> <p>The KPT vide its email dated 16 September 2015 has stated that the Board vide Resolution No. 46 in its meeting held on 28 August, 2015 has approved the ratification for approving and sending Revised Tariff proposal for 13th to 16th berths to TAMP for approval. A copy of the Board Resolution is furnished.</p>
(iv)	The proposal of KPT states that Feasibility Report is not applicable. Please elucidate why it is not applicable for this restructured project.	Since, this is a proposal for restructuring the projects which are under operations, Feasibility report is not applicable.

(v)	This Authority has vide Order No.TAMP/26/2013-KPT dated 9 October 2013 notified the Scale of Rates (SOR) in the name of the BOT operator i.e. JRE as required under the tariff guidelines of 2008 based on the proposal of JRE in consultation with KPT. In the said Order, the comments of the KPT that the IIT Madras, the Independent Engineer has issued Provisional Completion Certificate for the project was relied upon for notifying the SOR in the name of JRE. In the current proposal, the KPT has reported that it has suspended the operation of berth no 15 of JRE with effect from 1.11.2014. The minutes of the meeting of the Sub Committee dated 15.5.2015 in para (v) (m) states that JRE should complete the project as per the CA and obtain Completion Certificate from the Independent Engineer as per the terms of the agreement. In the above circumstances, the KPT to clarify whether completion certificate of Independent Engineer is obtained. If not, the KPT being a Licensor port may please clarify whether the rates notified for JRE in October 2013 Order needs to be denotified as the operation of JRE is suspended by KPT.	It is to hereby clarify that M/s JRE has not obtained the completion certificate of Independent Engineer for berth No. 15. KPT has decided to restructure the projects while continuing with the operation of the existing berth by the present Concessionaires. Further, as per one of the approved terms of restructuring by KPT, M/s JRE shall complete the Project as per Concession Agreement and obtain the Completion Certificate from Independent Engineer as per the terms of the agreement to operate in future. In this regard, M/s JRE has also given its consent on the terms of restructuring. Hence, it may not be required to denotify the Scale of Rates for Berth No. 15 notified in October 2013 Order.												
(vi)	This Authority approved “upfront” tariff for development of 13 th to 16 th multipurpose cargo berths following the provisions of guidelines of 2008 issued by the Government for fixation of upfront tariff. The KPT also awarded the project of 13 th and 15 th berth on BOT basis. After issue of the “Reference” tariff guidelines by the Government in the year 2013, fixation of “Upfront” tariff no longer exists. That being so, the question of revision of “Upfront” tariff already fixed for the berths already awarded does not arise. That being so, the approval sought by KPT for revised tariff proposal does not fit into the scheme of things existing now. Therefore, the KPT to clarify the reason for proposing a revised tariff instead of filing a “Reference” tariff proposal.	The proposed revised tariff proposal for 13th to 16th Cargo Berths is filed under Tariff Guidelines 2013, following the principles of 2008 Guidelines by invoking Article 2.2 and 2.4 of Tariff guidelines 2013.												
(vii)	The KPT has stated in the covering letter that an idea was suggested in the Meeting held on 20 March 2015 with the Ministry (of Shipping) to restructure both the berths in line with one of the project being restructured in the Kamarajar Port Ltd. In the context, the KPT to furnish:													
	(i) A copy of the Note on restructuring submitted by KPT before its Board of Trustees along with the observation of the Board on restructuring.	The same has been enclosed as Annex 4.												
	(ii) Terms of restructuring of 13 th and 15 th cargo berth.	The terms of restructuring has already been provided under the Minutes of Sub-Committee Meeting of KPT held on 15.05.2015 (approved by Board in its meeting held on 08.06.2015) along with revised tariff proposal.												
	(iii) One of the key features of the proposal is allotment of additional land to the concessionaries of 13 th and 15 th berth to accommodate one full rake. Apart from this, no other aspect of restructuring has been indicated in the proposal. Therefore, the KPT to furnish restructuring envisaged in terms of: (a) Berth configuration (b) Deployment of handling equipment (c) Capacity If no restructuring in terms of berth configuration, equipment profile and capacity is envisaged, the KPT to clarify as to how the port treats that the project is being restructured. The issues existing between the KPT and the existing operators as listed by the KPT in its proposal may not be justified reasons for seeking revision in tariff.	The various aspects of restructuring of berth No. 13th and 15 th has already been provided under the Minutes of Sub-Committee Meeting of KPT held on 15.05.2015 and also approved by Board in its meeting held on 08.06.2015. It is to state the following: (a) Berth configuration remains the same (b) The following handling equipments have been considered: <table><tr><td>Mobile Harbour Cranes of 60 T capacity each – 2 Nos.</td></tr><tr><td>Fork Lift 30 MT – 3 Nos.</td></tr><tr><td>Fork Lift 35 MT – 3 Nos.</td></tr><tr><td>Pay loader 10 MT – 3 Nos.</td></tr><tr><td>Hitachi of 200 Tonnes – 2 Nos.</td></tr><tr><td>Hitachi 350 T– 2 Nos.</td></tr><tr><td>Dumpers 20 MT – 8 Nos.</td></tr><tr><td>Trailers – 8 Nos.</td></tr><tr><td>Trucks- 8 Nos.</td></tr><tr><td>Timber Grabs – 2 Nos.</td></tr><tr><td>Fork for pay loaders – 6 Nos.</td></tr><tr><td>Pay loaders for storage area (10 MT) – 3 Nos.</td></tr></table> (c) Capacity of the berth has been increased from 1.5 MTPA to 2.94 MTPA.	Mobile Harbour Cranes of 60 T capacity each – 2 Nos.	Fork Lift 30 MT – 3 Nos.	Fork Lift 35 MT – 3 Nos.	Pay loader 10 MT – 3 Nos.	Hitachi of 200 Tonnes – 2 Nos.	Hitachi 350 T– 2 Nos.	Dumpers 20 MT – 8 Nos.	Trailers – 8 Nos.	Trucks- 8 Nos.	Timber Grabs – 2 Nos.	Fork for pay loaders – 6 Nos.	Pay loaders for storage area (10 MT) – 3 Nos.
Mobile Harbour Cranes of 60 T capacity each – 2 Nos.														
Fork Lift 30 MT – 3 Nos.														
Fork Lift 35 MT – 3 Nos.														
Pay loader 10 MT – 3 Nos.														
Hitachi of 200 Tonnes – 2 Nos.														
Hitachi 350 T– 2 Nos.														
Dumpers 20 MT – 8 Nos.														
Trailers – 8 Nos.														
Trucks- 8 Nos.														
Timber Grabs – 2 Nos.														
Fork for pay loaders – 6 Nos.														
Pay loaders for storage area (10 MT) – 3 Nos.														

(3)	Optimal Capacity:	
(i)	The proposal of KPT considers 2 HMC for each of berth Nos. 13 to 16. The KPT has stated that the handling rate has been considered based on the actual handling rate provided by the Concessionaire of berth No. 13 i.e. M/s.RIPL. However, the Sub Committee has recommended to the Board that the proposal should be based on optimal capacity assessed on the productivity of berths. In this context, following points may be clarified:	
	(a) Indicate the capacity of HMC as the proposal does not mention about the capacity of the HMC.	The capacity of each MHC is 60 tonnes and the rate for the MHC has been revised accordingly in the cost calculations in the revised tariff proposal as attached.
	<p>(b) The proposal filed following principles of the 2008 guidelines requires to follow the norms prescribed in the ibid guidelines. The optimal capacity assessed by the KPT based on the actual handling rate achieved by the M/s.RIPL, is not found to be in line with the handling rate norms prescribed in 2008 guidelines. Hence, the KPT needs to review the handling rates and reassess the optimal capacity.</p> <p>The output norms prescribed in the 2008 guidelines viz. 10,000 tonnes per day for dry bulk (food grains and fertilizer) for vessel more than 30,000 tonnes parcel size, 10,000 tonnes per day for coal, limestone, minerals, etc., 4,000 tonnes per day for bulk cargo and steel and bagged cargo and 2,500 tonnes per day for other break bulk cargo is reference to 3 Nos. of 20 tonnes Level Luffing Crane aggregating to 60 Tonnes. The above norms can be considered if the HMC at each of the berth Nos. 13 to 16 is a 60T HMC.</p> <p>For 100T HMC, this Authority has considered the handling rate considered for dry bulk cargo at 12,500 tonnes per day, 6,000 tonnes per day for steel and bagged cargo (break bulk) and 3,750 tonnes per day for other bulk break cargo in upfront tariff cases of VPT, VOCPT, etc., involving deployment of 100T HMC. The KPT to, therefore, consider improved handling rate parameters for HMC at the level assumed in the other upfront tariff Orders involving deployment of 100T HMC.</p> <p>The above mentioned handling rate is for 1 HMC of 100 tonnes. If KPT envisages deployment of 2 HMC, the optimal capacity calculation needs to capture the effect of 2 HMCs.</p>	Kindly refer the reply to Sr. No. 1 (ii) above.
	<p>(c) As regards, project cargo which is proposed to be handled at the said berths, no specific norms are prescribed in the 2008 guidelines. The KPT has considered the handling rate of 1994T/day for handling project cargo. In this regard, the following points may be clarified:</p> <p>(i) Furnish the basis of adopting the handling rate of 1994 T/day for project cargo.</p> <p>(ii) The KPT may adequately justify as to why the handling rate for "other cargo" prescribed in 2008 guidelines which is adopted for 60T HMC and handling rate of 3750/T/day for 1 HMC if it is a 100T HMC cannot be considered for project cargo.</p> <p>(iii) Furnish the handling rate achieved by the KPT and other Major Port Trusts where project cargo is handled using one HMC in the last three years to justify the handling rate assumed by the KPT.</p> <p>(iv) In the absence of specific handling rate norms for project cargo in 2008 guidelines, the average handling rate best achieved in the last three years at the KPT or any other Major Port Trusts may be taken for assessing the optimal capacity.</p> <p>(v) The percentage share of cargo considered by KPT is stated to be based on the cargo share handled by one of the BOT operators i.e. M/s.RIPL. However, the KPT has not endorsed the percentage share of cargo handled by the RIPL. KPT, being the licensor port and having experience in handling general cargo in its own berth, is requested to independently assess the percentage share of cargo envisaged to be handled at berth Nos. 13 to 16 based on its</p>	<p>(i) The handling rate for project cargo has been revised based on the actual handling rate of Project cargo achieved at KPT during the year 2014-15.</p> <p>(ii) The handling rate for project cargo has been considered as 929 tons per day which is as per the actual handling rate achieved at KPT during the year 2014-15.</p> <p>(iii) During last year i.e. in 2014-15, KPT has achieved handling rate of 929 Tons per day for handling Project Cargo.</p> <p>(iv) Please refer the reply to Sr. No. 3 (c) (i) above.</p> <p>(v) KPT has revised the percentage share of cargo based on the actual dry cargo handling achieved at KPT during the year 2014-15. The handling rates have also been revised in the attached revised tariff proposal. For handling rates, kindly refer reply to Sr. No. 1 (ii) above.</p>

	experience and consider same in the optimal capacity calculation.	
(ii)	The KPT has considered optimal capacity of 3 MMTA as against 3.22 MTPA arrived by it. As observed in our query No. (7)(ii)(c) of this Annex, the optimal capacity may be reassessed for each of the cargo and then aggregated optimal capacity for the berth may be arrived.	KPT considers the optimal capacity revised as 2.94 MTPA in the revised proposal as submitted herewith.
(4)	Capital Cost:	
(i)	It may be clarified whether the existing berths 13 to 16 are going to be restructured.	The existing berths 13 and 15 are to be restructured.
(ii)	The capital cost of civil works under the head "Berth Construction" includes capital cost of the office building, covered storage godown, etc. Some of the items included therein appear to be relevant to cargo handling and not for Berth hire. The KPT is requested to segregate the capital cost for berth hire and cargo handling activity. The normative list of capital items in the 2008 guidelines include berth apron. The capital cost for cargo handling activity does not seem to include berth apron cost. The KPT may consider the same explaining the basis thereof.	The Capital cost of Civil works under the head 'Berth Construction' includes the capital cost of 35 m wide wharf structure only. The calculation of capital cost has been attached herewith as Annex 5.
(iii)	The capital cost of berth construction in table 2.1 is estimated as ₹52.53 crores. Whereas for estimation of operating cost at table 2.2, the capital cost of berth is considered as ₹50.58 crores. The mismatch in figures may please be explained/corrected.	The capital cost of berth construction in Table 2.1 is ₹92.79 crores and not ₹52.53 crores which includes cost of construction of the entire wharf structure of 55 m width. The estimation of operating cost at table 2.2 includes cost of 35 m wide (out of total 55 m wide wharf) wharf structure only.
(iv)	The proposal of KPT states that the capital cost of development of additional land of 2.02 hectares to be handed over to Concessionaire of berth Nos. 13 and 15 to accommodate one full rake is considered. The capital cost includes ₹11.32 crores towards internal railway (for 13 th berth). Consequently, the operating cost linked to the capital cost and license fees for additional land are also captured in the proposed reference tariff. In short, proposal of KPT seeks uniform reference tariff rates for berth Nos. 13 to 16. Since this additional land is stated to be allotted only for 13 th and 15 th berths, the operating cost linked to capital cost of additional land and the license fee therefore may not be relevant for berth Nos. 14 th and 16 th . That being so, KPT may consider to separately arrive at the reference tariff for berth Nos. 14 and 16 excluding the capital and operating cost of additional land and capital cost of the internal railways.	For each of the berths 13th, 14th, 15th and 16th Cargo Berths, the total land area requirement is of 27 ha. As per the signed concession agreement, an area of 23.33 ha has been licensed out to berths No. 13th and 15th Cargo berth. As per approved restructuring terms, an additional area of 3.67 ha is to be licensed out to accommodate full rake length for each 13th and 15th Cargo Berth. For 16th Cargo Berth, the RFQ has already been invited wherein the total area of 27 ha has already been considered which shall be licensed out to Concessionaire. Similar provision is being incorporated for 14th Cargo Berth also.
(v)	As regards the capital cost on internal railways estimated as ₹11.32 Crores, the description says it is for berth No. 13. In the covering letter, the KPT has stated that additional land is to be handed over to concessionaire of 13 th and 15 th Cargo berths. The KPT to indicate the correct position whether allotment of additional 2.02 ha of land and capital cost on internal railways are relevant for berth No. 15 also. If these items are not relevant for berth No. 15 then, the reference tariff for this berth may be arrived at along with berths of similar facilities viz. 14 th and 16 th berths as stated in the preceding paragraph.	Please refer to above reply at Sr. No. 4 (iv) above. Further, it is to state that the additional land to accommodate full rake length had earlier been considered as 2.02 ha which was a typographical error and was not affecting the calculations of proposed revised tariffs. The same has been corrected as 3.67 ha in the revised proposal attached herewith. The cost of internal railway of ₹ 11.88 crores is relevant to each of the berths 13th, 14th, 15th and 16th Cargo berth.
(vi)	Though the KPT has stated that the capital cost is worked out on prevailing market rate and prevailing SOR of KPT, it is seen from the rate analysis furnished by KPT that capital cost estimates pertaining to the years 2012/2013 is taken as the base for many of the items and escalated to arrive of the prevailing rates. The capital cost is not arrived based on the fresh quotation/tender to reflect the prevailing market rates. The KPT to, therefore, once again confirm that the capital cost considered by it reflects the prevailing market rate for all the items.	It is confirmed that the capital cost reflects the prevailing market rates.
(vii)	As per the norms prescribed in 2008 guidelines, the capital cost for railway tracks comes under civil cost. Whereas, the KPT has considered it under Mechanical Equipment. The KPT to categorize capital cost on internal railways under civil works following the normative list of capital items prescribed in the 2008 guidelines.	Irrespective of the consideration of the capital cost of railway tracks as civil or mechanical cost, the capital cost of railway is related to capital cost of cargo handling activity. Further, this is also in line with the approved tariff order for the project "Development of Barge Jetty at Tuna, Kandla Port on BOT Basis" notified vide G. No.150 dated 20 May, 2013.
(5)	Operating Cost- Cargo handling:	
(i)	Power Cost:	
	(a) The tariff guidelines of 2008 do not prescribe power consumption norms for general illumination for multipurpose cargo berths. Furnish the basis of considering total power consumption of 5793624 units.	The power consumption norms of 2.4 lakhs unit/annum/ha is in line with the approved tariff order vide G. No.150 dated 20th May, 2013, for the project "Development of Barge Jetty at Tuna, Kandla Port on BOT Basis".

		The total power consumption of 5793624 units has now been corrected to 6480000 units. The calculation of same is submitted below: Total land area: 27 ha (300 x 900 m) Power consumption = 2.4 lakhs/annum/ha Hence, total power consumption = 2.4 * 27ha = 64.8 lakhs units
	(b) In other upfront tariff cases, this Authority has considered power consumption for general illumination of 2.4 lakhs units/hectare adopting the norms prescribed for liquid terminal. The KPT may consider to adopt this norm for general illumination. Please furnish detailed working in this regard.	The same has been considered as replied in Sr. No. 5 (i) (a) above.
(ii)	<u>Fuel:</u>	
	(a) Explain the basis of estimating fuel consumption of 33.3 litres/hour for HMC. If it is a 100T HMC, it may be noted that fuel consumption for 100T HMC has been considered at 70 litres/hour. The KPT may suitably modify the fuel consumption if it is for 100T HMC.	The calculation of fuel consumption for MHC has been corrected by considering 33.3 litres/hour for a 60 T MHC.
	(b) The KPT while estimating fuel consumption of HMCs, Fork Lift Trucks, Pay loaders has estimated the fuel cost only for each of the equipment. The fuel consumption for total Nos. of each of the equipment proposed to be deployed is not captured in the fuel cost. The fuel cost, therefore, needs to be reassessed.	The same has been corrected in the revised proposal attached herewith.
	(c) The port has estimated fuel consumption for all the equipment viz. HMC, Fork Lift Trucks, Payloaders for 4000 hours. Though the guidelines of 2008 prescribe a norm of 4000 hours of working in a year for estimation of fuel cost of equipment for multipurpose berth, 6132 hours of working are considered by this Authority for a full-fledged berth. The norms of 4000 hours of working is considered for only standalone equipment in other upfront tariff cases. The KPT to, therefore, consider working hours at 6132 for fuel estimation of the various equipment as considered in other upfront/reference tariff cases.	4000 working hours in a year has been considered for calculating the operating cost for the equipments based on the note under Table 3 under Sr. No. 5 of TAMP Guidelines 2008.
	(d) The unit rate of the fuel consumption at ₹52.56 per litre may be substantiated with the copy of the bill relevant for last 3 months.	The rate of fuel at ₹ 56.69/litre has been considered in the revised tariff proposal as on June 2015. The copy of the same has been attached herewith as an Annex 6.
(iii)	<u>Repairs & Maintenance:</u> In the light of the query at (4) (vii) above, the repair and maintenance cost estimated on railway applying norm for mechanical equipment needs to be modified.	Please refer the reply to Sr. No. 4 (vii) above.
(iv)	<u>Depreciation:</u> The KPT may confirm that the rates for the Depreciation for the Civil, berth cost, Mechanical equipments and Railways are as per the depreciation rate applicable under the Companies Act, 2013.	The rates for the Depreciation for the Civil, berth cost, mechanical equipments and railways are as per the depreciation rates applicable under the Companies Act, 2013.
(v)	<u>License Fees:</u>	
	(a) The total area of the land mentioned in Sr. No.1.1 - Brief details of the project is 23.33 Ha of land and additional land of 2.02 Ha to accommodate rake summing up to 25.35 Ha. The total area considered by KPT in the calculation of license fees under the operating cost is 23.09 Ha for land and 2.85 Ha for land beyond half mile, making the total area of land to 25.94 Ha. The mismatch in the area of land for estimation of license fee may be corrected in the cost statement.	In the brief details in Sr.No. 1.1 which mentions the 2.02 ha for the additional land area to accommodate full rake length is a typographical error which may be read as 3.67 ha. However, this will not affect the calculations of license fee as well as tariffs which are based on the total land area of 27 ha. The break up of area for license fee for land considered in the revised tariff proposal is submitted below: 1. Berthing Activity (Table 2.2) Area: 10500 sqm (300 x 35 m) 2. Cargo handling, Storage and Misc Activity: (of table 2.2) Area : 259500 sqm (300 x 865m)
	(b) Further, the land area furnished in Annexure A- Checklist Reasoning at Sl. No (iv)(2)(i)(a) and (b) is 27.00 Ha which also does not match with the land area given in the 1.1 Brief details of the Project. The KPT to remove the inconsistency observed in the land area in its proposal.	Please refer the reply to Sr. No. 5 (v) (a) above.
	(c) As stated in our earlier query above, if additional land of 2.02 Ha proposed to be allotted by the KPT is not relevant for each of the berth Nos. 14, 15 and 16, then the KPT may rework the Reference Tariff rates for these berths based on the land proposed to be allotted by KPT for each of the berth.	Please refer the reply to Sr. No.4 (iv) above.
(6)	<u>Operating Cost- Berth:</u>	
(i)	The capital cost considered by the KPT at ₹50.58 crores for the estimates of Repairs and Maintenance cost, Insurance and Depreciation do not match with capital cost of the Berth indicated	Please refer the reply to Sr. No. 4 (iii) above.

	in table 2.1. The KPT is requested to correct the capital cost figures in the estimation of operating cost of berthing services.	
(ii)	(a) The proposal does not mention of water/jetty area proposed to be allotted. The KPT to give the basis of arriving at water area of 11,109 sq. mtrs. and 10,500 sq. mtrs. of jetty area.	Table 2.2(Berthing activity) considers the water area of 11109 sqm and the jetty area of the 10500. The calculation of same is furnished below: Jetty Area: 300 * 35 m = 10500 sqm Water area : 300 * (1.15 times beam of vessel) = 300* (1.15 *32.2) = 11109 sqm.
	(b) The norms prescribed in the upfront tariff do not prescribe estimation of the license fees for the berth hire charges. In other upfront tariff cases, license fee for water/jetty area is not considered in berth hire computation. They are considered as part of the cargo handling activity based on the proposal of the respective ports including the proposal of KPT for fixation of reference tariff for SPM operations. The approach adopted by KPT of considering licensee fees for water area/jetty area in berth hire estimation is not as per the norms prescribed in the guidelines or as per the approach followed by KPT itself in the SPM case. The KPT to justify reasons for the deviation from the norms and from the approach adopted in the upfront tariff fixed for other Major Port Trusts, including KPT.	The license fees for the jetty area of 35 m width and water area is considered in the berthing activity because this area will cater to the berthing activity only and not to the cargo handling activity . Further, the approved tariff for SPM does not involve any berthing activity.
(7)	<u>Annual Revenue Requirement (ARR) & Proposed Tariff Calculation:</u>	
(i)	<u>Tariff calculation for handling Multipurpose cargo (Table 2.5):</u> The total ARR considered in the seventh column in Table 2.5 is ₹66.03 crores which is apportioned cargo-wise to arrive at the handling charges. This figure does not match with the ARR apportioned to handling charge at ₹63.06 crores shown in Table 2.4 Sl. No. (1) The KPT to correct the computation in Table 2.5 in the light of the above observation.	The same was a typographical error in the proposal which had no impact in the calculations of tariffs. However, the total ARR figure has now been revised based on the revised calculations.
(ii)	Furnish the basis of considering the share of foreign cargo and coastal cargo at 90:10. The KPT is requested to have an independent assessment in this regard.	Based on the traffic of dry cargo handled at KPT during the last three years, the ratio of foreign cargo: coastal cargo is 95.91%: 4.09%. Accordingly, the tariffs for cargo handling and berth hire charges have been revised in the attached revised tariff proposal.
(iii)	<u>Computation of Berth Hire Charges (Table 2.6):</u>	
	(a) Explain the basis of vessel parameters viz. Average GRT hours, parcel size of vessel etc. adopted for berth hire computation.	The Average GRT hours has been considered as per the actual dry cargo handling at KPT for the year 2014-15.
	(b) The total tonnage to be handled at the Sl. No. (ii) in the second table shown as 15,00,000 (i.e. 1.5 MMTPA) needs to be corrected so as to match with the optimal capacity.	It was a typographical error which does not impact the calculations. However, the optimal capacity figure has now been revised as attached in the revised tariff proposal attached herewith.
	(c) It is seen that number of working days in the berth hire computation and handling charges considered by KPT comes to 309 days instead of normative number of 255.5 days i.e. (365 days x 70%=255.5 days) prescribed in the 2008 guidelines. This needs to be corrected and considered at 255.50 days. For this purpose, it appears that the optimal capacity will have to be arrived for each cargo category and then aggregated as the optimal capacity of the berth. Tariff Order No.TAMP/46/2013-COPT of Cochin Port Trust for Multipurpose Terminal and Order No.TAMP/21/2014-MOPT of Mormugao Port Trust for multipurpose cargo berth may be referred in this regard for guidance.	Number of working days in the berth hire computation and handling charges has been revised to 246 days as attached in the revised tariff proposal. Moreover, this calculation is based on the optimal capacity which considers the optimal factor of 45.66%. The optimal capacity has been derived considering the norms of 4000 working hours in a year as per the TAMP norms.
	(d) The KPT to make independent assessment of total GRT hours instead of relying on the RIPL.	The GRT hours has now been revised based on the actual dry cargo handling at KPT for the year 2014-15. The same has been incorporated in the attached revised tariff proposal
(8)	<u>Proposed SOR:</u>	
(i)	The proposal of KPT states free period is based on the suggestion of RIPL. The tariff guidelines of 2008 prescribes norm for free at 5 days for import cargo and 15 days for export cargo for multipurpose berth. This is uniformly prescribed in the upfront tariff cases of other Major Port Trusts. As stated earlier, since the exercise should be to fix "reference tariff" following the norms prescribed in the guidelines, the KPT may adhere to norms for free period prescribed in the guidelines.	The free period has been considered as per the Tariff guidelines 2008 considering 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. The revised proposal incorporating the same has been attached herewith.
(ii)	Whilst the KPT has proposed internal Railway in the Capital Cost, it has not proposed separate rate for cargo envisaged to move by rail. In this regard the following points may be addressed:	The norms for calculation of capital cost as per Tariff Guidelines 2008 specify to consider the cost of rail and road. Accordingly, in the proposed revised tariff proposal,

	(a) Please clarify whether the entire optimal capacity of cargo will avail the rail related facility envisaged by KPT. If so, the note below the handling rate in Schedule 3 - Cargo handling charge should be modified to include this service.	the cost of road and railway is considered. However, Tariff Guidelines 2008 do not prescribe any separate charges for road and rail bound cargo.
	(b) If the KPT envisages part of the optimal capacity to move by road and part by rail, then the Reference tariff may have to be proposed separately for these two cargo movements. This also should be supported with detailed working.	As per tariff guidelines 2008, the cargo handling charges as proposed is a composite charge of (i) unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days and loading on to trucks in respect of import cargo and (ii) unloading of the cargo from the trucks at the stackyard, storage at the stackyard upto a period of 15 days, transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring. This is also in line with the earlier approved upfront approved tariff for 13th to 16th Cargo Berths. which was also based on TAMP Guidelines, 2008. However, for rail bound cargo, additional charge @ ₹ 20/T over and above the composite tariff for cargo handling charges may be collected from the Users.
(9)	<u>Performance Standards:</u> The performance standards proposed by KPT may have to be revised in light of observation made in the earlier queries to modify the handling rate in the optimal capacity calculation.	The revised Performance Standards have been enclosed as a part of revised tariff proposal which is submitted herewith.
(10)	M/s.Rishi Shipping in its comments which has already been forwarded to KPT has raised various issues. The KPT is requested to furnish point-wise comments on the comments of the M/s.Rishi Shipping.	The same has already been communicated to TAMP.

13.1. In this backdrop, the KPT vide its letter dated 12 August, 2015 has filed its revised proposal for fixation of reference tariff for award of 13th to 16th Multipurpose Cargo (other than Liquid/Container cargo) berths by restructuring the berths on BOT basis at Kandla Port.

13.2. The highlights of the revised proposal submitted by KPT alongwith information/clarification are summarized below:

(i) **Brief Details of Project:**

Name of Project	Development of 13 th to 16 th Multipurpose Cargo (other than Liquid/Container cargo) berths on BOT basis by restructuring.
Length of the wharf	300 m
Width of the wharf	55 m
Total Land Area	Existing Land area: 23.33 Ha Additional land to accommodate full rake length : 3.67 Ha Total Land Area: 27 Ha
Maximum Vessel Size	75000 DWT
Optimal Capacity	2.94 MMTPA
Design load for wharf	5T/Sqm
Draught in front of Jetty	13 m
Draught in Approach Channel	13 m with tide
Estimated Capital Cost	246.35 Crores

(ii) The proposal envisages deployment of 2 Nos. of 60T HMC.

(iii) **Optimal Capacity:**

- (a) Optimal capacity has been worked out as per TAMP Guidelines 2008 is assessed at 2.94 MMTPA.
- (b) The % share of cargo is based on the actual dry cargo handled at KPT during last year i.e. 2014-15 except project cargo. The handling rates are considered as per the TAMP Guidelines 2008 except handling rates for project cargo, timber and steel cargo like steel coil, steel plate & steel slabs.

Particulars	Cargo Share
Cargo Share Expected	
Food grains and Fertilisers (Bulk)	18.98%
Coal (Bulk)	31.83%

Ores & Minerals (Bulk)	7.00%
Steel Cargo (Steel coils, Plates & Slabs)	1.79%
Project cargo (Break bulk)	2.00% *****
Other Bagged cargo (Incl. foodgrain, other steel & scrap)	4.93%
Other dry Bulk cargo	23.86%
Timber logs (Bulk break)	9.61%
Total	100.00%
	Handling Rate as per TAMP Guidelines 2008
Food grains and Fertilisers (Bulk)	20000
Coal (Bulk)	20000
Ores & Minerals (Bulk)	20000
Steel Cargo (Steel coils, Plates & Slabs)	11000*
Project cargo (Break bulk)	929**
Other Bagged cargo (Incl. foodgrain, other steel & scrap)	8000
Other dry Bulk cargo	20000
Timber logs (Bulk break)	7000***
Nos. of Days	365.00
Optimal Factor	45.66% ****
Optimal Capacity (in MMTPA)	$= (365 \times 45.66\% \times (20000 \times 18.98\% + 20000 \times 31.83\% + 20000 \times 7.00\% + 11000 \times 1.79\% + 929 \times 2\% + 8000 \times 4.93\% + 20000 \times 23.86\% + 7000 \times 9.61\%)/10^6 = 2.94$
Optimal Capacity in MMTPA (per Berth)	2.94

Notes:

*Steel cargo like steel coils, steel plates and steel slabs have a greater rate of output as compared to steel pipes, steel wire bundles and steel bars. At Kandla, during the year 2014-15, productivity of more than 10,000 T/day has been achieved in handling of steel coils, steel pipes and steel plates. Hence, the rate of such steel cargo has been considered as 11000 T/day.

** The handling rate for Project Cargo is based on actual handling rate achieved at KPT during last year i.e. 2014-15.

*** For handling of timber at Berth No. 13 during the year 2013-14, the average output achieved is around 6836 MT/day. For handling of timber at KPT Berths No. 1 to 12 during the year 2014-15, the output achieved varies from 9500 MT/day to 5500 MT/day. The average output of timber vessels wherein single agent is involved at Berth No. 1 to 12 is 6834 MT/day. Hence, average output of 7000 MT/day is considered for timber.

**** The optimal hours has been considered as 4000 hours in a year based on note under Table 3 under Sl. No. 5 of TAMP Guidelines 2008.

***** At Kandla Port, % share of coal is on higher side as the coal traffic also includes the cargo discharged by vessels at OTB which otherwise can not call at Kandla Terminal due to length restrictions and after commissioning Tuna-Tekra, coal traffic may divert to Tuna-Tekra. Further, the project cargo share is very less due to reasons that Kandla Berths have always remained occupied whereas the project cargo vessels can not afford to call at a Port where there is pre-berthing detention delay. The % share of project cargo is proposed to be taken as 2% and to that extent the coal traffic has been reduced.

(iv) Capital Cost of Berth:

Particulars	Unit	Quantity	INR/Unit	₹ crores	Misc.	₹ crores	Remarks
Civil Assets							
Berth Constructions							
Pile foundation	Nos.	415	1214614	50.41	2.52	52.93	
Super Structure	Sqm	16500	21,010.00	34.67	1.73	36.40	
Fenders	Nos.	14	1811250	2.54	0.13	2.66	
Bollards	Nos.	28	271056	0.76	0.04	0.80	
Office building with all amenities/facilities	Sqm	500	22,230.00	1.11	0.06	1.17	
Covered storage Godowns	sqm	4410	10,426.00	4.60	0.23	4.83	
Back Up Area Development							
Reclamation							
Reclamation of OSG/Backup area	Sqm	253500	2038.00	51.66	2.58	54.25	
Custom Fencing Wall	Sqm	300	19310.00	0.58	0.03	0.61	
Temporary fencing wall	Rmt	900	5404.00	0.49	0.02	0.51	
Internal Road	Rmt	2400	8217.00	1.97	0.10	2.07	

				148.78	7.44	156.22	
Mechanical & Electrical Assets							
Mobile Harbour Cranes (60 T)	Nos.	2	233134098.8	46.63	2.33	48.96	The rate for MHC has been worked out from the approved TAMP order No. TAMP/8/2011-KPT dated 29.06.2011. Rate for 2 cranes= 3836.21 lakhs as on 2011 3836.21 x cumulative escalation @ 5% per year = 4662.93 lakhs (for two cranes) Therefore, 4662.93/2= 2331.46 lakhs
Fork Lift 30 MT	Nos.	3	12752000	3.83	0.19	4.02	Cost considered as 200000 USD as per secondary research and inputs of users
Fork Lift 35 MT	Nos.	3	15940000	4.78	0.24	5.02	Cost considered as 250000 USD as per secondary research and inputs of users.
Payloader 10 MT	Nos.	3	4015000	1.20	0.06	1.26	As approved by TAMP in Tuna Barge Jetty Project notified vide G. No.150 dated 20 May 2013 and escalated by 5% every year = 36.5 lakhs * 10% = 40.15 lakhs
Hitachi of 200 Tonnes	Nos.	2	4670354	0.93	0.05	0.98	Copy of quotation received from M/s TATA Hitachi enclosed
Hitachi 350 T	Nos.	2	8022504	1.60	0.08	1.68	Copy of quotation received from M/s TATA Hitachi enclosed
Dumpers 20 MT	Nos.	8	2740095	2.19	0.11	2.30	Quotation of chasis amounting to ₹ 2140095 enclosed as received from M/s Cargo Motors + ₹ 6,00,000 added for the body, etc. as per the inputs from the Manufacturer and users of port
Trailers	Nos.	8	2640095	2.11	0.11	2.22	Quotation of chasis amounting to ₹ 2140095 enclosed as received from M/s Cargo Motors + ₹ 5,00,000 added for the body, etc. as per the inputs from the Manufacturer and users of port
Trucks	Nos.	8	2340095	1.87	0.09	1.97	Quotation of chasis amounting to ₹ 2140095 enclosed as received from M/s Cargo Motors + ₹ 2,00,000 added for the body, etc. as per the inputs from the Manufacturer and users of port
Timber Grabs	Nos.	2	6359846	1.27	0.06	1.34	Based on quotation received from M/s Peiner Smag Lifting Technologies. Copy enclosed.
Fork for payloaders	Nos.	6	250000	0.15	0.01	0.16	Cost considered based on inputs of users of Port
Payloaders for storage area (10 MT)	Nos.	3	4015000	1.20	0.06	1.26	As approved by TAMP in Tuna Barge Jetty Project notified vide G. No.150 dated 20 May 2013 and escalated by 5% every year = 36.5 lakhs * 10% = 40.15 lakhs
Fire fighting Lines at Wharf Structure							
i. 200 mm dia D.I. line	Rmt	278	1904.00	0.05	0.00	0.06	
ii. 100 mm dia D.I. line	Rmt	119	1181.00	0.01	0.00	0.01	
Fire Fighting Lines in Back up Area							
i. 200 dia DI line	Rmt	2250	1904.00	0.43	0.02	0.45	

High Most Towers On wharf structure and in osg and back up area	Rmt	10	700,000.00	0.70	0.04	0.74	
Power supply line		LS	3000000	0.30	0.02	0.32	
Ancillary Electrical & Mechanical Infrastructure		LS	50000000	5.00	0.25	5.25	
Total Cost of Mechanical Assets				74.28*	3.71	77.99*	
Internal Railway for 13th CB	Rmt	2000	56579.00	11.32	0.57	11.88	
Environmental measures		LS	2500000.00	0.25	0.01	0.26	
Total Block Estimates				234.62	11.73	246.35*	
Miscellaneous Expenses		5%		11.73			
Estimated Project Cost				₹246.35 Crores			

Note: The above rates have been supported by the detailed rate analysis as attached in Annexure A.
*[Some minor arithmetical error observed in totals]

(iv) **Operating Cost of Berth:**

(a) **Berthing Activity:**

Sr. No.	Particulars	Unit	Quantity	INR/Unit	₹ Crs.
1	Repairs and Maintenance of Berth	Rs. Crs.	50.58	1%	0.51
2	Insurance	Rs. Crs.	50.58	1%	0.51
3	License Fee for Berth and Water Area				
	Jetty Area	Sqm	10500.00	241.25	0.25
	Water Area	Sqm	11109.00	120.63	0.13
4	Depreciation	Rs. Crs.	50.58	3.34%	1.69
	Total Operating Cost of Berth				3.09

(b) **Cargo Handling, Storage, Miscellaneous:**

Sr. No.	Particulars	Value	Unit	Quantity	INR/Unit	₹ crores
	Cargo Handling, Storage, Misc.					
1	Power for illumination	24	Kwh	6480000	9.69	6.28
	Fuel for Equipments					
	MHC (2 Nos.)	33.33	Liters	266640	56.69	1.51
	Fork Lift 30 MT (3 Nos.)	10	Liters	120000	56.69	0.68
	Fork Lift 35 MT (3 Nos.)	13	Liters	156000	56.69	0.88
	Payloader 10 MT (6 Nos.)	12	Liters	288000	56.69	1.63
	Hitachi excavator 200 T (2 Nos.)	15	Litres	120000	56.69	0.68
	Hitachi excavator 350 T (2 Nos.)	25	Litres	200000	56.69	1.13
	Dumpers 20 MT (8 Nos.) (considering bulk cargo handling for 18 ton carrying capacity of dumper at a time)			47579.81	56.69	0.27
	Trailers (8 Nos.) (considering timber cargo handling for 15 ton carrying capacity of trailer at a time)			3597.93	56.69	0.02
	Trucks (8 Nos.) (considering bagged cargo handling for 20 ton carrying capacity of truck at a time)			2009.16	56.69	0.01
2	Repairs and Maintenance - Civil	1%	Rs Crs.	105.76		1.06
	Repairs & Maintenance – Mechanical equipments	5%	Rs Crs.	78.12		3.91
	Repairs & Maintenance - Railway	5%	Rs Crs.	11.88		0.59
3	Insurance	1%	Rs	195.77		1.96

			Crs.			
4	Depreciation		Rs Crs.			
	Civil Assets	3.34%	Rs Crs.	105.76		3.53
	Mechanical, Electrical & Utilities	6.75%	Rs Crs.	78.12		5.27
	Railway Sidings	6.75%	Rs Crs.	11.88		0.80
5	License Fees Land		Sqm	230901	241.25	5.57
	License fees-land beyond half mile		Sqm	28599	110.16	0.32
6	Other Expenses	5%	Rs Crs. 9.79	195.77		9.79
	Total Operating Cost of Cargo Handling, Storage & Misc.					45.90

*The calculation for unit rate of power which is ₹9.69/unit has been furnished.

[Note: Fuel cost for HMC, FLTs, Payloader, Hitachi excavator is estimated for 4000 hours for each equipment. For dumpers, Trailers and Trucks fuel cost is estimated (breakup of the same is not provided by port)]

(v) **Annual Revenue Requirement (ARR) for Cargo Handling:**

(₹ in crores)

Sl. No.	Item Description	Amount
1	Operating cost	45.90
2	ROCE 16% of Capex of ₹195.77crores	31.32
	Total ARR	77.23

(vi) **Apportionment of Annual Revenue Requirement:**

(₹ in crores)

Sl. No.	Item Description	Percentage	Amount
1	Handling Charges	90%	69.50
2	Storage Charges	5%	3.86
3	Miscellaneous charges	5%	3.86
	Total	100%	77.23

(vii) **Annual Revenue Requirement (ARR) for Birth hire:**

(₹ in crores)

Sl. No.	Item Description	Amount
1	Operating cost	3.09
2	ROCE 16% of Capex of ₹50.56crores	8.09
	Total ARR	11.18

(viii) **Tariff Calculation for berth hire charges per GRT per hour:**

Sl. No.	Particulars	Foodgrains & fertilizer	Coal	Ores & Minerals	Steel Cargo	Project Cargo	Other Bagged Cargo	Other Dry Bulk	Timber logs
1	RATIO	18.98%	31.83%	7.00%	1.79%	2.00%	4.93%	23.86%	9.61%
2	TONNAGE TO BE HANDLED	558097.33	935747.48	205828.75	52646.95	58794.05	144853.47	701562.74	282469.23
3	SHIP DAY OUTPUT	20000	20000	20000	11000	929	8000	20000	7000
4	NO.OF BERTH DAYS (2/3)	27.90	46.79	10.29	4.79	63.29	18.11	35.08	40.35
5	NO OF BERTH HOURS (4*24) AVG. GRT	670	1123	247	115	1519	435	842	968
6	AVG. GRT	26551.13	42927.70	29092.75	14043.78	10947.06	11262.65	24500.46	21293.29
7	TOTAL GRT (6*5)	17781735.83	48203383.74	7185748.119	1613153.92	16627484.98	4894300.192	20626334.76	20621826.97
	GRT FOREIGN	17053870.11	46230258.57	6891611.496	1547122.153	15946866.6	4693960.171	19782030.13	19777706.85
	GRT COASTAL	727865.7199	1973125.174	294136.623	66031.76714	680618.3853	200340.0212	844304.6363	844120.1171

						foreign rate (Re/GRT/hour)	0.83		
						coastal rate (Re/GRT/hour)	0.50		

(viii) **Tariff calculation for Storage charges:**

Description of slab period	2014-15	2013-14	2012-13	Total	Average	8th week & onwards	7th week	6th week	5th week	4th week	3rd week	2nd week	1st week	Free period	Total Stored	Assumed as Stored
Evacuation in free period	7393077	7814431	7240777	22448285	28.49%	27.85%	6.41%	6.18%	5.22%	5.00%	6.26%	7.04%	7.54%	14.24%	85.76%	1st week
Evacuated in 1st week after free period	2234434	1789400	1919143	5942977	7.54%	27.85%	6.41%	6.18%	5.22%	5.00%	6.26%	7.04%	3.77%		67.74%	2nd week
Evacuated in 2nd week after free period	1901581	2016316	1633035	5550932	7.04%	27.85%	6.41%	6.18%	5.22%	5.00%	6.26%	3.52%			60.45%	3rd week
Evacuated in 3rd week after free period	1835406	1760414	1340249	4936069	6.26%	27.85%	6.41%	6.18%	5.22%	5.00%	3.13%				53.80%	4th week
Evacuated in 4th week after free period	1438412	1631570	871023	3941005	5.00%	27.85%	6.41%	6.18%	5.22%	2.50%					48.17%	5th week
Evacuated in 5th week after free period	1392141	1537110	1188014	4117265	5.22%	27.85%	6.41%	6.18%	2.61%						43.05%	6th week
Evacuated in 6th week after free period	1843946	1824487	1,200,765	4869198	6.18%	27.85%	6.41%	3.09%							37.35%	7th week
Evacuated in 7th week after free period	1956975	2177126	915650	5049751	6.41%	27.85%	3.20%								31.06%	8th week
Evacuated from 8th week onwards after free period	9822285	5468167	6659558	21950010	27.85%	13.93%									13.93%	9th week & onwards
Total	29818257	26019021	22968214	78805492	100.00%											

(ix) **Tariff Calculation for miscellaneous charges:**

Component	Amount
Annual Revenue Requirement (in ₹)	38600000
Optimal Capacity	2940000
Miscellaneous Charges ₹/MT	13.15

(x) **Performance Standards:**

Sr. No.	Description	Proposed Performance Standards
1.	Gross Berth Output	
	Food grains and Fertilisers (Bulk)	20000 Tons/day
	Coal (Bulk)	20000 Tons/day
	Ores & Minerals (Bulk)	20000 Tons/day
	Steel Cargo (Steel coils, plates & slabs)	11000 Tons/day
	Project cargo (Break bulk)	929 Tons/day
	Other Bagged cargo (Incl. foodgrain, other steel & scrap)	8000 Tons/day
	Other dry Bulk cargo	20000 Tons/day
	Timber logs (Break Bulk Cargo)	7000 Tons/day
2.	Transit Storage Dwell Time	
	Import	
(a)	All types of multipurpose dry Cargo	5 days
	Export	
(b)	All types of multipurpose dry Cargo	15 days
3.	Turnaround Time for receipt/delivery operation	
(a)	(i) Truck for conventional cargo (Single operation)	4 Hours

	(ii) Truck for conventional cargo (Double operation)	8 Hours
(b)	(i) Rake for dry bulk cargo (Single operation)	10 Hours
	(ii) Rake for dry bulk cargo(Double operation)	18 Hours

(xi) Accordingly, the port has proposed the following reference tariff:

(a) Berth hire charges:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel	Coastal Vessel
1.	All vessels	0.83	0.50

(b) Cargo handling charges:

Sl. No.	Commodity	Rate in Rupees	
		Foreign	Coastal
(a)	Food grains and Fertilisers (Bulk)	143.46	86.08
(b)	Coal (Bulk)	143.46	86.08
(c)	Ores & Minerals (Bulk)	143.46	86.08
(d)	Steel Cargo (steel coils, plates and slabs)	260.84	156.51
(e)	Project cargo (Break bulk)	3088.57	1853.14
(f)	Other Bagged cargo (Incl. foodgrain, other steel & scrap)	358.66	215.20
(g)	Other dry Bulk cargo	143.46	86.08
(h)	Timber logs (Bulk break)	409.90	245.94

Note:

- (i) The handling charges prescribed above is a composite charge for (i) unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days and loading on to trucks in respect of import cargo and (ii) unloading of the cargo from the trucks at the stackyard, storage at the stackyard upto a period of 15 days, transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary.
- (ii) For Rail Bound Cargo, additional charge @ Rs. 20/T (as per the inputs of users of port) over and above the composite tariff for cargo handling charges may be collected from the Users.

(c) Storage charges:

- (i) Free period:
- (a) Five free days for import cargo and
- (b) Fifteen free days for export cargo.

(ii) Storage charges:

(Rate in ₹ per MT per day)

Sl. No.	Commodity	Rate for 1 st week after free period	Rate for 2 nd week after free period	Rate for 3 rd week after free period	Rate for 4 th week after free period	Rate for 5 th week after free period	Rate for 6 th week after free period	Rate for 7 th week after free period	Rate for 8 th week after free period & onwards
(a)	All types of cargo	0.31	0.46	0.61	0.61	0.61	0.61	0.61	0.61

(d) Miscellaneous charges:

Sl. No.	Commodity	Rate in Rupees (per tonne)
(i)	All types of cargo	13.15

13.3. The KPT vide its letter dated 12 August, 2015 has stated that soft copy of revised proposal dated 12 August, 2015 for fixation of reference tariff for subject project is sent to the users/prospective bidders with request to furnish their comments, if any, to KPT within two days. A copy of same letter was also endorsed to this Authority.

14. With reference to revised proposal filed by the KPT, M/s.Rishi Shipping vide its email dated 14 August, 2015 and M/s.RIPL vide its letter dated 11 September 2015 have furnished their comments to this Authority and to KPT. The KPT has not furnished its response on the comments of the Rishi Shipping. It has, however, furnished brief comments on the comments of M/s.RIPL.

15. In view of gaps observed on few vital issues in the information/clarification furnished by KPT along with its revised proposal vide its letter dated 12 August, 2015, the KPT was requested vide our letter dated 20 August, 2015 to furnish requisite information on a few points. The KPT vide its letter dated 24 August, 2015 and vide its email dated 28 August, 2015 has responded. A summary of the information/clarification sought by us and reply furnished by KPT thereon are summarised below:

Sl. No.	Information/clarification sought by us	Reply furnished by KPT
(i)	The KPT has proposed certain new equipments viz., Hitachi Excavators (4 Nos.), Dumpers (8 Nos.), Trailers (8 Nos.) and Trucks (8 Nos.). In this regard, the following points to be clarified/furnished:	
	(a) The workings for arriving at the number of the each additional equipment. Clarify whether the equipment required for movement of cargo from stack yard to railway siding and loading into wagon is captured.	The number of equipments have been arrived at by keeping in view the operations carried at KPT and storage facilities available at berth No. 13 and 15. The proposed equipments are not envisaged for loading rakes. [Subsequently, KPT has vide its email dated 28 August, 2015 has stated that the equipment proposed are for movement of cargo from ship to shore, vice versa and loading/unloading of cargo in storage area. However, these equipments will not be used for cargo movement through rail.]
	(b) Confirm that the equipments proposed in the revised proposal are adequate for the proposed facility.	It is confirmed that the equipments proposed are the minimum required and indicative.
	(c) The basis for fuel consumption considered for these additional equipment along with detailed workings. The fuel consumption considered for Trucks is 2.4 ltrs. per hour (Order No. TAMP/41/2015-VOCPT), based on the fuel consumptions furnished by the respective ports. The KPT may see that the fuel consumption considered is in line with the fuel consumption considered in the other Major Port Trusts.	(i) The fuel consumption considered for these additional equipments has been considered as follows: Hitachi Excavators- 200T (2 Nos.): The fuel consumption of 15 Ltrs/hour has been considered as per the details provided by the users and transporters of port. The quantity has been considered as per the TAMP norms of 4000 working hours for mechanical equipments. The same has been multiplied by the fuel rate i.e. ₹56.59/litre. Hence, the final calculation for 2 Hitachi Excavators is = 15 x 4000 x 2 x 56.69 = 0.68 crores. (ii) The same methodology has been adopted for Hitachi 350T considering its fuel consumption of 25 Ltrs/Hour. (iii) For other equipments – Trucks, Dumpers and Trailers: Trucks (8 Nos.): Bagged cargo is handled through trucks and hence the share of bagged cargo has been considered in the calculation and considering 20 tons of carrying capacity of truck at a time and fuel consumption of 4.5 km/litre has been considered as per the inputs of the users of port and transporters. It

		<p>is assumed that the total to and fro average distance to be travelled by truck is 1.25 km. The fuel rate has been considered as 56.69 ₹/litre. Hence, the calculation for 8 trucks is as shown below: [(2.94x4.93%x10^6)/(20x8)x(1.25/4.5)]x8x56.69=0.01 crores.</p> <p>(iv) The similar methodology has been considered in case of dumpers and trailers considering the share of bulk cargo to be handled in dumpers and considering timber cargo to be handled in trailers. The fuel consumption of dumpers is considered as 3.5/litre and for trailers 4km/litre as per the inputs of users of port transporters.</p>																																			
(ii)	Item 4 (iii): The reply furnished by KPT does not address the query raised by us. Hence, the query is reiterated.	<p>It is to state that the capital cost of berth construction in Table 2.1 is ₹92.79 crores and not ₹52.53 crores which includes cost of construction of the entire wharf structure of 55 m width. The estimation of operating cost at table 2.2 includes cost of 35 m wide (out of total 55 m wide wharf) wharf structure only. The calculation of 35 m wide wharf structure estimating to ₹50.58 crores is furnished as given below: Calculation of capital cost of 35 mtr. width berth:</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>Unit</th><th>Quantity</th><th>INR/Unit</th><th>₹Crores</th><th>Misc.</th><th>₹crores</th></tr><tr><td colspan="7">Berth Construction</td></tr><tr><td>Pile foundation</td><td>Nos.</td><td>215</td><td>1214614</td><td>26.11</td><td>1.31</td><td>27.42</td></tr><tr><td>Super Structure</td><td>Sqm</td><td>10500</td><td>21,010.00</td><td>22.06</td><td>1.10</td><td>23.16</td></tr><tr><td colspan="6">Total</td><td>50.58</td></tr></table>	Particulars	Unit	Quantity	INR/Unit	₹Crores	Misc.	₹crores	Berth Construction							Pile foundation	Nos.	215	1214614	26.11	1.31	27.42	Super Structure	Sqm	10500	21,010.00	22.06	1.10	23.16	Total						50.58
Particulars	Unit	Quantity	INR/Unit	₹Crores	Misc.	₹crores																															
Berth Construction																																					
Pile foundation	Nos.	215	1214614	26.11	1.31	27.42																															
Super Structure	Sqm	10500	21,010.00	22.06	1.10	23.16																															
Total						50.58																															
(iii)	Item 8 (ii):																																				
	(a) The KPT has not clarified whether the entire optimal capacity of the cargo will avail the railway facility envisaged by KPT. Hence, the information/clarification sought at Item 8 (ii) (a) and (b) is reiterated.	<p>It is hereby clarified that the entire cargo will not avail the railway facilities. Further, earlier also it was clarified that as per tariff guidelines 2008, the cargo handling charges as proposed is a composite charge of (i) unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days and loading on to trucks in respect of import cargo and (ii) unloading of the cargo from the trucks at the stackyard, storage at the stackyard upto a period of 15 days, transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring. Additional charge of ₹20/Ton over and above the composite tariff for cargo handling charges are proposed to be collected for rail bound cargo.</p> <p>The quotation supporting the above rate provide from the transporters are enclosed herewith as Annexure 2.</p>																																			
	(b) As regards the proposal of KPT to levy an additional charge @ Rs.20/- per tonne over and above the composite cargo handling charges, KPT to explain the rational for the same when the capital cost and operating cost towards Internal Railway is already captured in the Annual Revenue Requirement for arriving at the composite cargo handling charges. The proposed rate of ₹20/tonne is not arrived based on the norms for optimal capacity as required under the 2008 Guidelines. The approach adopted by KPT for this item does not fit into the 2008 guidelines. The KPT to propose rate in line with the principles of the 2008 guidelines.	<p>Regarding additional operations required for handling cargo through rail wagons, it is to state that total cost presently incurred for loading the cargo on trucks, transporting cargo to the railway siding and loading the cargo to the rake comes to ₹30/MT i.e. ₹ 10/MT for each operation as per the information obtained from the transporters. As the handling rate for terminal from discharging the vessel, moving cargo to storage area and loading on to trucks covers in the composite charge for cargo handling operations, as such in case of rake loading, only two operations i.e. transportation to railway siding and loading on to rakes have to be added i.e. ₹20/MT. Accordingly, the additional charge of ₹ 20/MT over and above composite tariff for cargo handling charges may be collected for the rail bound cargo.</p> <p>The quotation supporting the above rate of ₹30/Mt provided from the transporters is furnished.</p>																																			

16. The KPT vide its email dated 28 August, 2015 has stated that the equipments proposed are for movement of cargo from ship to shore, vice versa and loading/unloading of cargo in storage area. However, these equipments will not be used for cargo moving through rail.

17. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

18. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) The proposal of the Kandla Port Trust (KPT) is to fix reference tariff for award of 13th to 16th Multipurpose Cargo (other than Liquid/Container cargo) berths by restructuring the berths on Build, Operate, Transfer (BOT) basis at Kandla Port.
- (ii) Before proceeding ahead with the analysis of this case, it is relevant to briefly bring out the following points with reference to the current proposal:

- (a) This Authority had passed an Order No. TAMP/35/2008-KPT dated 14 October 2008 fixing Upfront Tariff for development of 13th to 16th Multipurpose Cargo (other than Liquid/Container cargo) berths at KPT. Based on the upfront tariff approved by this Authority for the four berths, the Port invited bids and entered into Concession Agreement with M/s.RAS Infraport Pvt. Ltd. (RIPL) & M/s.JRE Infra Pvt. Ltd. (JREIPL) in respect of berth Nos. 13 & 15 respectively.

Subsequently, when the concerned BOT operators approached this Authority for notification of Scale of Rates on commencement of commercial operations, this Authority relying on the communication from the Kandla Port Trust that completion Certificate for the project was issued by the Independent Engineer provisionally for these projects, notified the Scale of Rates in the name of the RIPL and JREIPL in compliance with clause 2.9.1. and 2.9.2. of the tariff guidelines of 2008.

- (b) For the reasons cited by the KPT which has been brought out in the earlier paragraphs bringing out the factual position, the port has stated that it had earlier proposed to its Board to terminate the Concession Agreement entered by the Port with Concessionaires of both the Berths. However, subsequently, based on a meeting held on this matter at the Ministry of Shipping on 20 March 2015, the KPT has reported to have constituted a Sub-Committee comprising of five trustees in the KPT Board to go through the Concession Agreements and suggest a remedial measure. The Sub-Committee in the presence of Dy. Chairman and Trustees which included representative from the Ministry of Shipping after discussing the issues with the two concessionaires along with their lenders has recommended restructuring of berth Nos. 13 & 15. The Sub Committee also recommended the KPT Board to submit a Revised Tariff Proposal to this Authority seeking approval of tariff based on optimal capacity assessed on the productivity of the Berths. The Board of Trustees of KPT has approved the recommendations of the Subcommittee. The KPT has clarified that termination notice has not been issued to the Concessionaires of 13th & 15th Cargo Berth.

The KPT has stated that the Concession Agreement signed by it with the RIPL and JREIPL do not spell out the specific provision for re-inviting the bids for the berths already licensed to the two BOT operators. However, in order to ensure more effective and efficient utilization of the berths, KPT has decided to restructure the 13th & 15th Multipurpose Cargo Berths including 14th and 16th berths and it in this context, the KPT has filed a proposal seeking reference tariff from this Authority based on the recommendations of the Sub- Committee and after seeking approval of its Board. Though the KPT has stated that RIPL and JREIPL have given their consent vide letters dated 24 June 2015 and letter No. Nil dated 01 July 2015 respectively on the terms of restructuring of 13th & 15th cargo Berth, it is seen that the consent given by JREIPL and RIPL is subject to certain conditions. It is relevant here to state that it has been explicitly conveyed to the KPT that the mandate of this Authority is limited to fixation of reference tariff following the applicable Reference Tariff Guidelines in view of the proposal filed by the KPT. The various points made by the RIPL and JREIPL to the KPT and Sub Committee appointed by KPT for restructuring of berth Nos. 13 and 15 and legalities of rebidding the berths which have been already awarded by the KPT and obtaining consent of the existing BOT operators are solely the responsibility of the Concessioning Authority, the KPT. The KPT has also taken note of this position and has assured that it will ensure the legal tenability of proposal for restructuring the project No. 13 & 15 and that it will obtain the approval of Competent Authority before proceeding ahead with the bidding process of restructuring of 13th and 15th Berth. Thus, the exercise of restructuring the berth Nos. 13 to 16 and to take care of legalities involved in this exercise including rebidding of the existing berth Nos. 13 and 15 which has already been awarded by the KPT and cargo handling operations have already commenced by Concessionaires is solely the responsibility of the Licensor Port, KPT.

- (c) During the processing of this case, the KPT has brought out that one of the BOT operators viz. JREIPL of berth No. 15 who was issued Provisional Completion Certificate did not complete various items listed in punch list given by the Independent Engineer and hence has not obtained the completion certificate of Independent Engineer. That being so, KPT has during the processing of this case reported to have suspended the operation of berth No. 15 by JREIPL with effect from 1.11.2014. This position was made known to this Authority not before the processing of this case. When sought clarification whether the rates notified by this Authority for JREIPL in October 2013 based on the clearance from KPT needs to be denotified, as the operation of JREIPL is suspended by KPT, the KPT has clarified that JREIPL has given its consent on the terms of restructuring. Hence, it may not be required to denotify the Scale of Rates for Berth No.15. This position is relied upon.
- (d) The original proposal of the KPT stated that it has sought revision of "Upfront" tariff already fixed for the berths already awarded. On being pointed out that after issue of the Reference tariff guidelines by the Ministry of Shipping in the year 2013, fixation of "Upfront" tariff no longer exists, the KPT has clarified that the proposal is for fixation of reference tariff for berth Nos. 13 to 16 by restructuring it under Tariff Guidelines of 2013, following the principles of 2008 Guidelines by invoking Clause 2.2 and 2.4 of Tariff guidelines 2013.

When sought clarification relating to items envisaged to be restructured at the berth Nos. 13 to 16, the port has clarified that though berth configuration remains the same, the restructured berths involve allotment of additional land to accommodate one full rake, optimal capacity assessment has been increased and involve allotment of various additional equipment.

- (e) It can thus be seen that the proposal filed by the KPT is based on the recommendation of the Subcommittee appointed by the KPT constituted by its Board comprising of members from the Trustees which is also represented by one Trustee from Ministry of Shipping. Further, the Ministry of Shipping vide its email dated 16 June 2015 has forwarded the time lines for KPT for restructuring of berth Nos. 13 and 15 multipurpose berths. The said time lines set by the MOS includes approval of tariff by this Authority by 3 August, 2015. In view of the above position and recognising that this Authority under the statute is mandated to determine and notify the reference tariff based on the proposal filed by the concerned Major Port Trusts, this Authority decides to proceed based on the proposal filed by the KPT for fixation of reference tariff for berth Nos. 13 to 16 by restructuring proposed by the KPT.
- (iii) Clause 2.4. of the 2013 guidelines stipulates time period of 45 days for determining the Reference Tariff based on the proposal received from the Major Port Trusts following the principles of tariff guidelines of 2008. As stated earlier, the Ministry of Shipping (MOS) vide its e-mail dated 16 June 2015 has forwarded the target dates set by it, wherein the target date for filing the reference tariff proposal by KPT to this Authority is set as 17 June 2015 and approval of reference tariff by this Authority is set as 3 August, 2015.

However, it can be seen from the factual position brought out in the earlier paragraphs that the original proposal filed by KPT vide its letter dated 16 June 2015 had a few gaps. Complete proposal from the KPT was received only on 3 July 2015. During the processing of the case, various users/prospective bidders pointed out various gaps in the proposal of KPT. Taking into consideration some of the suggestions made by some of the prospective bidders and users/user association, the KPT filed a revised proposal dated 12 August, 2015 proposing deployment of additional equipment, modified optimal capacity, revised the capital cost, revised proposed tariff and new tariff for rail borne cargo. Subsequently, the KPT vide its letter dated 24 August, 2015 and 28 August, 2015 has furnished additional information/clarification on a few points which arose from its revised proposal. The case could be taken up for finalisation on receipt of additional information/clarification from the KPT complete in all respects.

The final revised proposal filed by the KPT vide letter dated 12 August, 2015 along with the information/clarification furnished by KPT during the processing of the case in reference are considered in this analysis.

- (iv) The proposal of KPT envisages uniform reference tariff for each of the berths 13 to 16. M/s.Rishi Shipping, one of the prospective bidders, was of the view that for fixation of reference tariff berth Nos. 13 and 15 should not be clubbed with berth Nos. 14 and 16 and KPT should arrive at the tariff for berth Nos. 14 and 16 separately following norms prescribed in the 2008 guidelines. The KPT was specifically requested to consider proposing separate reference tariff for berth Nos. 14 and 16 excluding the capital and operating cost of additional land and capital cost of the internal railways, if these items were not relevant for these two berths. In response, the KPT has categorically stated that the total land area requirement for each of the berth Nos. 13th to 16th is 27 ha. The KPT has also confirmed that the cost of internal railway estimated at ₹11.88 crores is relevant for each of the berths 13th to 16th. Relying on the above submissions by the KPT, this Authority proceeds based on the proposal of the KPT for uniform

reference tariff for each of the berths 13 to 16. Incidentally, one another prospective bidder, RIPL has stated that the tariff for each of the berths 13 to 16 must be uniform.

- (v) Clause 2.4 of the Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to re-fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification. The KPT has cited the following reasons for not adopting highest upfront tariff fixed by this Authority under 2008 guidelines in its own Port or any other Major Port Trusts but filing the proposal following the principles of 2008 guidelines:
- (a) The Sub-Committee appointed by the KPT Board has recommended to restructure the berth Nos. 13th & 15th. The Sub Committee has also recommended that the revised tariff proposal should be based on optimal capacity assessed on the productivity of the Berths. The KPT Board has approved the recommendations of the Sub-Committee and has filed the current proposal.
 - (b) The upfront tariff approved by this Authority for development of 13th to 16th Multipurpose Cargo berths in October 2008 covered general cargo items viz., Food grains and Fertilisers, Thermal Coal, Coal (other than Thermal Coal), Limestone, Minerals, Sugar, Salt, Other dry bulk, Steel and Bagged cargo and Timber Logs. Whereas, the cargo profile proposed to be handled under the restructured project are Food Grains and Fertilisers (Bulk), Coal (Bulk), Ores & Minerals (Bulk), Steel Cargo (Steel coils, Plates & Slabs), Project Cargo (Break bulk), Other Bagged Cargo (including foodgrain, other steel & scrap), Other dry Bulk cargo and Timber logs (Bulk break).
 - (c) The restructured proposal envisages allotment of additional land area to each of the berths to accommodate full rake.
 - (d) Proposal envisaged deployment of additional equipment like excavators, dumpers, trailers, etc., which are not as per norms prescribed for multipurpose berth.

Citing the above reasons and based on the recommendations of the Sub-Committee to have a revised tariff based on optimal capacity assessed for productivity achieved by the berths, the port has sought reference tariff for the 13th to 16th Multipurpose Cargo (other than Liquid/Container cargo) berths following the principles of 2008 guidelines. In view of the above submissions, the proposal of KPT is taken up for fixing reference tariff under the Tariff Guidelines of 2008 which is generally following the norms prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 for a multipurpose berth.

The KPT has stated that there is deviation in its proposal from the norms prescribed in 2008 guidelines for multipurpose berth with reference to optimal capacity calculation and on equipment profile which are discussed in the subsequent paragraphs.

- (vi) Optimal capacity:
- (a) The output norms prescribed in the 2008 guidelines viz. 10,000 tonnes per day for dry bulk (food grains and fertilizer) for vessel of more than 30,000 tonnes parcel size, 10,000 tonnes per day for coal, limestone, minerals, etc., 4,000 tonnes per day for bulk cargo and steel and bagged cargo and 2,500 tonnes per day for other break bulk cargo is with reference to 3 Nos. of 20 tonnes Level Luffing Crane aggregating to 60 Tonnes. The proposal of KPT envisages 2 HMCs of 60T each. As the aggregate of 3 level luffing cranes comes to 60T which matches with the 60T HMC proposed by the KPT, the KPT has adopted the output norms prescribed in 2008 guidelines subject to updation in the handling rate for deployment of 2 numbers of 60T HMCs.

For 2 HMCs of 60T each, the KPT has considered handling rate for each cargo categories viz. Food Grains and Fertilisers, Coal, Ores & Minerals and other dry bulk cargo at 20000 tonnes/day which is found to be in line with the handling rates prescribed for the said cargo group in the tariff guidelines of 2008.

With respect to Steel Cargo (Steel coils, Plates & Slabs), the KPT has considered handling rate of 11000 tonnes/day instead of handling rate of 8000 tonnes/day as per the norms prescribed in 2008 guidelines. For timber log, the KPT has considered a handling rate of 7000 tonnes/day instead of 5000 tonnes/day applicable as per norms for other break bulk cargo. The KPT has justified that the steel cargo like steel coils, steel plates and steel slabs have a greater handling rate as compared to steel cargo viz. steel pipes, steel wire bundles and steel bars and the handling rate considered by it is based on the productivity of more than 10,000 tonnes/day achieved at Kandla during the year 2014-15. Based on the clarification furnished by the KPT

which is reportedly based on the actual productivity achieved at its port, the higher level of handling rate considered by KPT for this cargo is accepted.

As regards timber, the KPT has clarified that the average output achieved in handling timber at its berth Nos. 1 to 12 is around 6836 tonnes/day and 6834 tonnes in the years 2013-14 and 2014-15 respectively. Thus, the KPT has justified the handling rate of 7000 tonnes/day considered by it for timber in the optimal capacity calculation. Based on the clarification furnished by the KPT which is justified by the actual productivity achieved at its port, the handling rate for this cargo is considered at the level considered by the KPT.

With respect to handling rate for Project Cargo (Break bulk), there are no specific norms prescribed in the 2008 guidelines. The KPT has stated that the handling rate of 929 tonnes/day considered by it for project cargo is based on the actual handling rate achieved in the year 2014-15. In the absence of specific norms prescribed for project cargo in the 2008 guidelines, the handling rates considered by the KPT which is reportedly based on the actual productivity achieved in handling this cargo category, is relied upon and considered in the analysis.

- (b) The KPT has considered the percentage share of the cargoes viz., Food Grains and Fertilisers (Bulk), Coal (Bulk), Ores & Minerals (Bulk), Steel Cargo (Steel coils, Plates & Slabs), Project Cargo (Break bulk), Other Bagged Cargo (including foodgrain, other steel & scrap), Other dry Bulk cargo and Timber logs (Bulk break) at 18.98%, 31.83%, 7%, 1.79%, 2%, 4.93%, 23.86% and 9.61% respectively.

The KPT has stated that percentage share of cargo considered is based on the actual percentage share of dry cargo handled by KPT during the year 2014-15. The percentage share of cargo capacity considered by the KPT is relied upon.

- (c) Considering the cargo wise handling rate and the percentage share of cargo, the KPT has applied utilization factor at 45.66% and has determined the optimal capacity for a berth at 29,35,962 Tonnes Per Annum which is rounded off by KPT to 2.94 Million Tonnes Per Annum (MTPA). As per clause 3 of the tariff guidelines of 2008 multipurpose berth, optimal capacity of the terminal is to be assessed at 70% of the maximum capacity. Further, Clause 3.1. of the 2008 guidelines prescribing the formula and cargo handling norms for assessing the optimal capacity of multipurpose berth, explicitly stipulates utilisation norm at 70% for assessing the capacity of multipurpose berth.

The utilisation factor of 45.66% considered by the KPT is not found to be in line with 70% utilisation norm prescribed in the 2008 guidelines. The utilization norm of 70% has been uniformly followed while determining the upfront/reference tariff of the multipurpose berths at other Major Port Trusts including KPT in the Order No.TAMP/35/2008-KPT dated 14 October 2008. As regards, the argument of KPT that capacity utilisation of 45.66% is based on the norms of 4000 working hours prescribed in 2008 guidelines (i.e. 4000 hours/8760 hours [365 days *24 hours] = 45.66%), it is relevant to state that the said working hours norm of 4000 hours prescribed in the guidelines for multipurpose berth is for estimation of fuel cost/power cost. Further, though the 2008 guidelines prescribe 4000 working hour norms for estimation of power and fuel cost, 6132 hours are considered by this Authority for a full-fledged berth. The norm of 4000 working hours is considered only for stand-alone equipment. The KPT was, therefore, specifically requested to consider 6132 working hours for estimation of fuel cost. Instead of modifying the working hours at 6132, the KPT has reduced the capacity utilisation percentage to 45.66% based on 4000 hours which is not in line with clauses 3 and 3.1. of the 2008 guidelines. There is no extraordinary circumstance brought out by the KPT justifying deviation from the prescribed norm on the capacity utilisation. That being so, whilst the handling rate and the cargo share as proposed by the KPT are considered, the utilisation is considered at 70% as per the norms prescribed in the 2008 guidelines. Accordingly, the optimal capacity for each of berth Nos. 13 to 16 comes to 45,01,036 tonnes per annum (i.e. 4.50 MTPA) as against 2.94 MTPA considered by the KPT.

(vii) Capital Cost:

- (a) The capital cost estimated by the KPT is ₹246.35 crores comprising of capital cost for total civil works including berth cost and civil cost related to cargo handling activity at ₹156.22 crores and ₹90.13 crores for mechanical equipment as discussed in the subsequent paragraphs:

- (b) Berth Cost:
Of the total capital cost for civil works estimated at ₹156.22 crores, the KPT has considered ₹50.58 crores as berth cost for arriving at the proposed berth hire charges. The capital cost of berth at ₹50.58 crores includes 5% miscellaneous capital cost. This figure did not match with the break up of the berth construction cost furnished by the port. On seeking clarification in the

matter, the KPT has stated that the total capital cost of berth construction is ₹92.79 crores which covers construction of the entire wharf structure of 55 m width. For estimation of berth hire, the KPT has furnished break up of capital cost comprising of Pile foundation and super structure of 35 mtrs. width berth and 5% towards miscellaneous capital cost aggregating to ₹50.58 crores. The balance ₹105.64 crores (i.e. ₹156.22 crores - ₹50.58 crores) is considered as part of civil works under cargo handling activity.

The estimate of berth construction cost at ₹50.58 crores includes 5% of the capital cost for berth towards miscellaneous capital cost though there is no specific provision in the 2008 guidelines for considering miscellaneous cost under berthing service. In this context, it is relevant here to mention that though the upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimating miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil cost in case of handling activity, the guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. It is noteworthy that in case of the upfront tariff determined for various projects of Visakhapatnam Port Trust (VPT), Coal terminal at V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT), Mormugao Port Trust (MOPT), multipurpose and mechanized berths at Kolkata Port Trust (KOPT), this Authority has considered the miscellaneous capital cost at 5% under the berthing service. Keeping in view the position maintained in the above mentioned cases, the miscellaneous capital cost under the berthing activity at 5% of the civil cost of berth is taken into account, as proposed by the port.

The KPT has confirmed that the estimate of the capital cost reflects the prevailing market rates.

In view of the above position, the estimate of berth cost at ₹50.58 crores considered by the KPT is relied upon and considered in the cost statement.

(c) Handling activity:

(i) Civil Cost:

The estimate of civil cost towards handling activity comprises of part of super structure and pile foundation (berth apron) apportioned to cargo handling activity, office building, storage godowns, back up area development, reclamation of back up area development, fenders and bollards, fencing wall and internal road. The civil works considered by the KPT broadly adheres to the normative list prescribed in the 2008 guidelines. The KPT has furnished the rate analysis in support of the unit rate considered for estimating the capital cost for the civil works and has also confirmed that the estimate of the capital cost reflects the prevailing market rates. The estimate of civil cost for cargo handling activity at ₹105.64 crores considered by the KPT is relied upon.

(ii) Mechanical Equipment Cost:

- (a) The upfront guidelines of 2008 specify a normative list of equipment for a multipurpose berth which comprises 3 Nos. of Level Luffing Wharf crane of 20 Tonne capacity, 4 Nos. of 5 T Fork Lift Trucks (FLT), 2 Nos. of 10 T Fork lift truck, 3 Nos. of Pay loaders each of 10 T capacity and Power, Lighting & Communication. The original proposal of the KPT envisaged 2 Nos. of HMCs, 4 Nos. of 5 T Fork Lift Trucks (FLT) and 2 Nos. of 10T Fork lift truck, 3 Nos. Pay loaders each of 10T capacity and Power, Electrical, internal railways, environmental measures. The mechanised equipment proposed earlier were in line with the norms prescribed in the tariff guidelines of 2008.

One of the prospective bidders viz. M/s.Rishi Shipping (RS) has, however, stated that additional equipment like, Hitachi Excavators, pay loaders, dumpers, grabs, trucks, fork lift trucks, etc., will be required to handle multipurpose cargo proposed to be handled which are not captured in the tariff calculation. The RS has also pointed out that special grabs and special forklifts are required to handle timber log and further of 5T/10T forklift proposed by KPT as per norms cannot transport timber log. These are the additional equipment that are required for stevedoring, transportation from wharf to storage yard and loading bulk cargo in to trucks and has requested to consider its impact while arriving at the reference tariff.

Based on the submissions made by RS, the KPT has re-viewed the equipment deployment proposed by it in its original proposal and has revised equipment profile in its revised proposal dated 12 August, 2015. The mechanical equipment envisaged by the KPT in the revised proposal comprises of cost of 2 Nos. of 60T Mobile Harbour Cranes, 3 Nos. of 30T

Fork Lifts, 3 Nos. of 35T Fork Lifts, 3 Nos. of 10T Payloader, 2 Nos. of 200T Hitachi Excavators, 2 Nos. of 350T Hitachi Excavators, 8 Nos. of 20T Dumpers, 8 Nos. of Trailers, 8 Nos. of Trucks, 2 Nos. of Timber Grabs, 6 Nos. of Fork for Payloaders, 3 Nos. of 10T payloaders for storage area, Firefighting system for jetty and in Backup area and others, Power and Electricals and Internal railways. The KPT has clarified that number of equipments have been arrived at keeping in view the operations carried out at KPT and storage facilities available at berth No. 13 and 15.

Since the revised equipment profile proposed by the KPT is mainly based on the submissions made by the prospective bidder and is reportedly based on the operations carried by at the port, the deviation proposed by the KPT from the normative list of equipment is accepted by this Authority in exercise of the powers available to this Authority under clause 3.2. of the 2008 guidelines.

- (b) As per the norms prescribed in 2008 guidelines, the capital cost for railway tracks comes under civil cost. Whereas, the KPT has considered capital cost of internal railways estimated at ₹11.38 crores under Mechanical Equipment. When requested to categorize capital cost on internal railways under civil works following the normative list of capital items prescribed in the 2008 guidelines, the KPT has clarified that irrespective of the consideration of the capital cost of railway tracks as civil or mechanical cost, the capital cost of railway is related to capital cost of cargo handling activity and hence has not agreed to consider this item under mechanical equipment cost. Based on the submissions made by the KPT, the capital cost of internal railways line is allowed to be considered in the mechanical equipment cost as proposed by the KPT with reference to this proposal in exercise of the powers available under clause 3.2. of the tariff guidelines of 2008.

By way of abundant that caution, it is mentioned that deviation from the norms proposed by KPT and approved in the instant case by this Authority in view of submissions made by the KPT should not be considered as precedence by KPT or by any other Major Port Trusts in any other reference/upfront tariff cases.

- (c) The estimation of equipment cost is based on quotation received from the vendors for a few equipment like Hitachi Excavators, dumpers, trailers, trucks, timber grabs. Capital cost of fork lift truck is estimated based on inputs received from users, and capital cost of few equipment like pay loaders, HMCs is based on the equipment cost considered in the other upfront tariff proposal at Kandla Port Trust suitably escalated to arrive at the prevailing rate. The KPT has confirmed that the estimated capital cost reflects the prevailing market rates. The equipment cost as furnished by the KPT is, therefore, relied upon and considered except for correcting some minor arithmetical error.
- (d) The upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimating miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil and equipment. The KPT has estimated 5% of the miscellaneous cost under the head civil works and 5% of the total of the estimated equipment cost under the head equipment cost which is as per the norms prescribed in the 2008 guidelines and hence is considered in the analysis.
- (e) Subject to modifying the arithmetical error in the sequipment cost, the total modified capital cost comes to ₹246.32 crores instead of ₹246.35 crores estimated by the KPT.

(viii) Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.

(ix) Operating cost:

(a) Cargo Handling activity:

(i) Power cost:

(a) Power cost has been estimated by the port with regard to the illumination of the 27.0 hectares of land proposed to be allotted for each of the berths and considering power consumption of 2,40,000 units per hectare per annum

applying the unit rate of power at ₹9.69. It is relevant to mention here that the power consumption of 2.4 lakhs units per annum per hectare adopted by the KPT is based on the power consumption norm prescribed in the guidelines for fixation of upfront tariff for liquid bulk terminal. The Upfront tariff guidelines for the multipurpose berth do not prescribe norms towards consumption of power for illumination. Nevertheless, illumination of the yard is essential. Hence, power consumption of 2,40,000 units per hectare per annum considered by KPT by borrowing the norm prescribed in the upfront tariff guidelines for the liquid bulk terminal is, therefore, considered in the analysis. Such an approach has been adopted in other upfront tariff cases other than liquid cargo terminal including upfront tariff approved vide Order No.TAMP/6/2013-KPT dated 6 May 2013 for barge jetty at KPT.

- (b) The KPT has furnished the workings in support of the unit rate of power at ₹9.69. Based on the workings furnished by the KPT, the unit cost of power as estimated by the port at ₹9.69 per unit is considered in this analysis. The power cost is, therefore, considered at the level estimated by the KPT.

(ii) Fuel Cost:

- (a) The consumption norm of fuel prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal is with reference to operation of 3 Nos. of luffing cranes. The KPT had estimated the fuel cost for HMC at 33.33 litre per hour. The fuel consumption is found to be in line with fuel consumption considered in the upfront tariff approved for 60T HMC in KPT as well as for 60T port owned MHC. That being so, the fuel consumption of 33.33 litres per hour per HMC is relied upon and considered in the analysis.
- (b) Fuel consumption norm prescribed in the 2008 guidelines for 5T forklift truck and 10T forklift truck and 10T payload is 7 litres per hour, 10 litres per hour and 12 litres per hour respectively considered by KPT is as per the norms. For 10T payloaders, the KPT has considered fuel consumption as per the norms prescribed in 2008 guidelines. For Fork Lift trucks of 30 T and 35T capacity, the KPT has considered fuel consumption of 10 litres/hour and 13 litres/hour respectively. There are no adverse remarks from any users/prospective bidders of the fuel consumption considered by the KPT in the revised proposal. In the absence of any specific fuel consumption norms for fork lift capacity of 30T and 35T fork lift proposed by the KPT and recognising that there are no adverse remarks from the stake holders in this regard, the fuel consumption for fork lift truck estimated by the KPT are relied upon and considered in the analysis.
- (c) Fuel consumption estimated by the KPT for 200 T Hitachi excavator and 350T Hitachi excavator are 15 litres/hour and 25 litres/hour. When sought the basis for fuel consumption, the KPT has clarified that fuel consumption for excavators is based on the details provided by the users and transporters of port for the actual operations. In the absence of any specific fuel consumption norms for excavators prescribed in the 2008 guidelines and recognising that there are no adverse remarks from the stake holders in this regard, the fuel consumption for excavator estimated by the KPT are relied upon and considered in the analysis.
- (d) The port has estimated power and fuel consumption for all the equipment for 4000 hours working. Though the guidelines of 2008 prescribe a norm of 4000 hours of working in a year for estimation of power/fuel cost of equipment for multipurpose berth, as stated earlier 6132 hours of working are considered by this Authority for a full-fledged berth. As stated earlier, the norms of 4000 hours of working is considered by this Authority only for standalone equipment in other upfront tariff cases. The KPT was, therefore, specifically requested to consider working hours at 6132 for fuel estimation of the various equipment as considered in other upfront/reference tariff cases. The KPT has, however, maintained the working hours as 4000 citing that it is as per the norms prescribed in the 2008 guidelines for calculating the operating cost for the equipment for multipurpose berth. It is relevant here to state that for dedicated terminal handling facility, this Authority estimated power/fuel cost for 6132 hours i.e. 365 days x 24 hours x 70% for overall capacity of the terminal as against 4000 working hours norms prescribed in the guidelines. The optimal capacity is also assessed for 70% capacity utilisation which works out to 6132 hours i.e. 365 days*70%. That being so, fuel consumption

and power consumption for equipment has been estimated for the corresponding working hours of 6132 instead of 4000 hours considered by the KPT.

As regards dumpers and trailers, the KPT has not furnished fuel consumption per equipment. The KPT has estimated fuel consumption for 8 dumpers, 8 trailers at 47,579.81 litres and 3597.93 litres respectively. Since the estimates of fuel cost by KPT for equipment are reportedly for 4000 hours, the total fuel consumption estimated for each of these equipments is modified on proportionate basis for 6132 hours. The modified fuel consumption for dumpers and trailers considered in the calculation is 72940 litres and 5516 litres respectively.

- (e) The unit rate of fuel considered by the KPT is ₹56.69 per litre. This has been updated to ₹53.63 per litre based on fuel rate prevailing at the time of analysis of this case.
- (f) For trucks, the KPT has furnished detailed working for arriving at fuel cost for 8 trucks. For this purpose, the KPT has considered 4.93% percentage share of bagged cargo of the total optimal capacity, 20 tonnes of carrying capacity of truck at a time, fuel consumption of 4.5 km/litre as per the inputs of the users of port and transporters and total to and fro average distance to be travelled by truck at 1.25 km. All the parameters considered by the KPT are relied upon. The optimal capacity is, however, considered at the modified level of 4.501 MTPA for arriving at the fuel cost of trucks. Apart from that the unit rate for fuel is also updated to the prevailing rate, as stated earlier.
- (iii) Repairs and maintenance cost has been estimated by the KPT at 1% of the civil assets and 5% of the equipment costs. This is seen to be in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (iv) Insurance cost at 1% and other expenses at 5% of the gross fixed assets has been estimated by KPT. This is also seen to be in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (v) Depreciation has been computed by KPT @ 3.34% on civil cost, 6.75% on equipment cost and internal railway facility. The KPT has stated that the rates for the Depreciation considered by it are as per the depreciation rates applicable under the Companies Act, 2013. It is relevant here to state that 3.34% depreciation rate was being considered under the Companies Act, 1956. In the reference tariff approved following the principles prescribed in 2008 guidelines for three of proposals, the V.O. Chidambarnar Port Trust (VOCPT), the port has considered the depreciation rate on civil works at 3.17% based on the depreciation rates applicable under the Companies Act, 2013. For mechanical equipment, the rate of depreciation was considered by VOCPT @ 6.33%. The depreciation rate of 3.17% and 6.33% on civil works and mechanical equipment respectively considered by the VOCPT was found to be based on the rate of depreciation applicable as per the Companies Act, 2013 and hence was considered in those cases. That being so, the rate of depreciation in the instant case is also modified and considered at 3.17% for civil works and 6.33% on all items categorised under mechanical equipment.
- (vi) Licence Fee:
 - (a) The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.

Licence fee has for land been estimated by the KPT for 25.95 hectares (ha) for land to be allotted for cargo handling activity and 1.05 ha area for berthing activity aggregating to 27.0 ha. For berthing activity, apart from estimating license fee for 1.05 ha of berthing area, the KPT has also estimated license fee for water area of 11,109 sq. mtr. It is relevant to mention that the norms prescribed in the upfront tariff do not prescribe estimation of the license fees for the berth hire charges. In other upfront tariff cases, license fee for water/jetty area is not considered in berth hire computation. They are considered as part of the cargo handling activity based on the proposal of the respective ports. The approach adopted by KPT of considering licensee fees for water area/jetty area in berth hire estimation is not as per the norms prescribed in the guidelines or as per the approach followed by KPT itself in

the SPM case. When sought clarification from the port for deviation from the prescribed norms, the KPT has clarified that license fees for the jetty area of 35 m width and water area is considered in the berthing activity because this area will cater to the berthing activity only and not to the cargo handling activity. Based on the clarification furnished by the KPT, the license fee for berthing area and water area relating to berthing activity is allowed to be considered as part of the berth hire computation in exercise of the powers available to this Authority under clause 3.2. of the 2008 guidelines.

- (b) The unit rate of license fee considered by KPT at ₹241.25 per sq. mtr per annum for land within half a mile from creek and ₹120.63 for land half mile from creek is found to be as per the existing license fee and hence considered. As regards, water area, the KPT has considered 50% of the applicable license fee which is as per the Land Policy Guidelines 2014. The license fee as estimated by the KPT is considered in the analysis.

(b) Berthing activity:

The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost. In addition to maintenance cost, the KPT has considered insurance and depreciation while estimating the operating cost of berthing service.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost @ 1% and depreciation are considered in this case also except for modifying the depreciation rate which is considered at 3.17% for reasons explained earlier instead of 3.34% considered by the KPT.

- (x) The statement for fixing upfront tariff submitted by the KPT for fixation of Reference tariff for award of 13th to 16th Multipurpose Cargo (other than Liquid/Container cargo) berths by restructuring the berths at Kandla Port Trust has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex – I (a) to (d)**.

(a) Cargo handling activity:

- (i) Subject to above analysis, the annual revenue requirement for the cargo handling activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed works out to ₹80.14 crores instead of ₹77.23 crores estimated by port.
- (ii) The KPT has apportioned 90% of the total revenue requirement towards handling charges, 5% towards Storage Charges and 5% towards miscellaneous charge, as stipulated in the upfront guidelines for multipurpose cargo terminal.
- (iii) As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) not exceeding 60% of the normal cargo/vessel related charges. Accordingly, the KPT has proposed concessional rates for coastal cargo in line with the Government policy. For the purpose of arriving at cargo handling rate for foreign and coastal cargo, the KPT has considered the ratio of foreign cargo at 95.91% and that of Coastal cargo at 4.09% for all the types of cargo envisaged to be handled at 13th to 16th berths which is reportedly based on the traffic of dry cargo handled at KPT during the last three years. The share of foreign and coastal cargo considered by the KPT is relied upon in the analysis.
- (iv) The port has furnished detailed computation of per tonne handling rate considering the estimated annual revenue requirement pertaining to the cargo handling activity. On perusing the detailed computation furnished by KPT, it is seen that the port has taken the optimal capacity of 2.94 MTPA assessed by it as the base and arrived at the individual cargo capacity applying the percentage share assumed in the optimal capacity calculation. The approach adopted by the KPT does not capture the varying handling rate for various cargo items proposed to be handled. Further, though the KPT has assessed optimal capacity considering the optimal capacity utilisation at 45.66% considering 4000 hours at which the number of working days should have been 166 days (i.e. 365 days x 45.66%). However, the cargo handling computation of

KPT shows 246 days. Thus, there is some mismatch in number of days as per KPT's working.

The computation done by KPT is modified considering the modified optimal capacity of 4.501 MTPA. The modified optimal capacity is spread over each cargo category taking into considering the varying handling rate adopted by the KPT in the optimal capacity calculation. The No. of working days also thus stands modified at 256 days (365 days x 70% utilisation).

The original proposal of the KPT mentioned that, coal (other than thermal coal) will be handled. In the revised proposal of KPT, cargo description is proposed as "coal". It is silent about thermal coal. One of the prospective bidders M/s. United Liner Agencies of India Pvt. Ltd. (ULAIPL) has pointed out that rates for Thermal Coal was prescribed separately in the earlier Order but is not prescribed in the current proposal and has requested the KPT to include rate for thermal coal as well. Even JREIPL has requested to bring thermal coal under coal. The KPT has agreed to the suggestion. The KPT, has, however, not proposed separate rate for thermal coal in the proposed SOR. Since the KPT has agreed to include thermal coal also under coal category, it is appropriate to prescribe a separate coastal rate for thermal coal (at foreign rate) as thermal coal is not entitled for coastal concession as per the Coastal concession policy of the Government.

Based on the above analysis, the composite per tonne cargo handling rate arrived by us as against the handling rate proposed by the KPT is tabulated below:

Cargo Description	Rate proposed by KPT		Rate (to be) approved by this Authority	
	Foreign cargo	Coastal cargo	Foreign cargo	Coastal cargo
Food grains and Fertilisers (Bulk)	143.46	86.08	141.74	85.04
Coal (Bulk)	143.46	86.08	142.62	85.57 (coal other than thermal coal). 142.62 (for thermal Coal)
Ores & Minerals (Bulk)	143.46	86.08	144.11	86.47
Steel Cargo (Steel Coils, Plates and Slabs)	260.84	156.51	284.64	170.78
Project cargo (Break bulk)	3088.57	1853.14	3016.48	1809.89
Other Bagged cargo (Including foodgrain, other steel and scrap)	358.66	215.20	369.46	221.68
Other dry Bulk cargo	143.46	86.08	143.28	85.97
Timber logs (Bulk break)	409.90	245.94	416.57	249.94

- (vi) As per the Guidelines, Storage charge is leviable for storage of cargoes at the transit area beyond the allowable free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. The port has in the revised proposal proposed free period at 5 days for import and 15 days for export.

The KPT has assumed that 67.74%, 60.45%, 53.80%, 48.17%, 43.05%, 37.35%, 31.06% and 13.93% of the optimal capacity of cargo will attract storage charges after the proposed free period for the eight slabs beginning from first slab of one week to the last slab of eight week and thereafter respectively. The KPT has furnished workings for computation of storage charges and has shown that the revenue requirement from the storage charges would be met by the operator at the storage charges proposed by the port. The same approach as followed by the KPT is considered except for modifying the optimal capacity and the modified revenue requirement from storage charge. The modified storage charge after the free period arrived by us is Re.0.21 per tonne/day for the first slab of first week, Re.0.31 per tonne per day for the second week and Re.0.41 per tonne/day from third slab of third week to the last slab as against as Re.0.31 per tonne/day, Re.0.46 per tonne per day and Re.0.61 per tonne/day proposed by the KPT for the corresponding slabs.

- (vii) Based on the modified revenue requirement, tariff cap for miscellaneous charge for all cargo items works out to ₹8.90 per tonne as against ₹13.15 per tonne proposed by

KPT. The services for levy of miscellaneous charges will include sweeping of cargo on the wharf, weighment, dust suppression etc., The proposed note is slightly elaborated to state that it will also cover any other service not specifically prescribed in the Scale of Rates in line with similar prescription in other upfront tariff cases.

(c) Berthing activity:

- (i) The revenue requirement from berthing service works out to ₹11.09 crores as against ₹11.18 crores estimated by the KPT
- (ii) The KPT has proposed concessional berth hire charges for coastal vessels as per the Government policy, assuming the share of GRT of coastal vessels and foreign vessels for each cargo category. The port has assumed share of foreign and coastal vessel at 95.95% and 4.09% which is relied upon and considered.
- (iii) The KPT has furnished detailed workings for computation of berth hire charges. The methodology followed by the KPT for arriving at the berth hire charge is found to be in line with the general approach followed by this Authority in other upfront tariff cases. The calculation of berth hire charge is done following the approach followed by the KPT except for modification in the optimal capacity and modified revenue requirement.
- (iv) Subject to the above modification, the modified tariff cap for Berth hire charge works out to ₹0.62 per GRT per hour for foreign going vessel and ₹0.37 per GRT per hour for coastal vessels, which is prescribed as against ₹0.83 GRT per hour for foreign going vessel and ₹0.50 per GRT per hour for coastal vessel proposed by KPT

It has already been decided by this Authority while finalising the upfront berth hire at the other Major Port Trusts to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only. The proposal of the KPT for rupee denominated berth hire is in line with the decision taken by this Authority in the other upfront tariff cases.

- (xi) In the proposed reference tariff schedule, the KPT has proposed definitions for common terms like coastal vessel, foreign vessel, per day. These definitions are found to be in line with the definitions prescribed for the respective terms in the other upfront tariff cases and Scale of Rates of other major ports and private terminals. The KPT has proposed separate definition of day as calendar day from 8 hours to 8 hours for the purpose of storage charge. The proposed definition is incorporated in the Scale of Rates as proposed by the KPT.
- (xii) The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order No. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, inter alia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

“Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/Competent Authority.

The definition of Coastal Vessel as proposed by the KPT is in line with the definition of 'Coastal Vessel' prescribed by the MOS.

- (xiii) The KPT has proposed some general conditionalities like conditionalities governing non-levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the terminal operator, conditionalities prescribing criteria for categorization of a vessel as a foreign going vessel or coastal vessel, conditionalities prescribing 60% concessional tariff for coastal vessel/eligible coastal cargo, conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates, which are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Upfront tariff schedule of various major port trusts.
- (xiv) In the Berth hire Schedule, the common conditionalities like the period of berth hire to be calculated from the time vessel occupies the berth, Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc., and no berth hire to be levied for the period when the vessel idles at the berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power failure or for any other reasons attributable to the terminal operator, penal berth hire for false signal which are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront tariff Schedule and hence incorporated in the Scale of Rates.

- (xv) The KPT has not proposed any conditionality relating to priority/ousting priority though it has proposed berth hire charges. The Scale of Rates of KPT prescribes conditions relating to charges for priority berthing and ousting priority. These conditions are not prescribed by KPT in the proposed Scale of Rates. The rates and conditions for granting ousting priority berthing/priority berthing are governed by the Government guidelines in this regard. A note in this regard along with the conditionalities relating to ousting priority and priority berth hire charges are prescribed in line with the prescription in the Scale of Rates of KPT.
- (xvi) One of the prospective bidders, the RIPL has suggested to incorporate following conditionality under the berth hire charge:
- (a) A vessel after completion of discharge or loading or ballasting shall call for pilot for sailing within four hours (or within such extension granted by the Kandla Port Trust in writing for stated reasons). If the vessels do not call for the pilot for sailing within the period of four hours after completion of discharge or loading or ballasting or within such extension granted by the Kandla Port Trust or officials authorized by it, the vessel shall pay additional berth hire charges at the rate of 5 times the normal rate for the period from the time of expiry of four hours or such extended period by the Kandla Port Trust or officials authorized by it till the time of calling the pilot.
 - (b) The additional berth hire charges specified in the above conditionality shall not be charged for the following cases.
 - (i) Vessel waiting for tide, draft etc. to sail for the safety of the vessel
 - (ii) Strike by the port employees
 - (iii) Loading arm disconnection problem and
 - (iv) Usage of idle berth with concurrence of Kandla Port Trust or officials authorized by it
 - (v) Any other reason not attributable to the vessel or its agent

It is relevant to state that such conditions are not found to have been prescribed in the Scale of Rates of KPT or other Major Port Trusts. The proposed conditionality appears to act as a deterrent from the vessel waiting at the berth after completion of loading/unloading operations except for certain exceptions proposed therein. The proposal of the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), which is disposed of simultaneously, for reduction in the turnaround time of liquid bulk vessels was approved by this Authority. In the current scenario, where there are general talks about the Indian ports taking a long time to turnaround the vessels, it is appropriate that such a deterrent suggested by RIPL and agreed by KPT would reduce the non-operational time of the vessel at the berth thereby important in the turnaround time of the vessel. The KPT vide letter dated 18 September 2015 has also agreed to the suggestion of RIPL for incorporation of these conditions in the SOR. The KPT has, however, not made suitable modification in the proposed Scale of Rates. Based on the clarification furnished by the KPT, these conditionalities are included in the Scale of Rates as agreed by the KPT.

- (xvii) The KPT has proposed a note under the Schedule of Cargo handling charges to state that the handling charges is a composite rate for (a).unloading of the cargo from vessels including stevedoring and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days and loading on to trucks in respect of import cargo and (b). unloading of the cargo from the trucks at the stackyard, storage at the stackyard upto a period of 15 days in respect of export cargo, transfer of the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring. The proposed note is approved.
- (xviii) In the revised proposal, the KPT has proposed a note for levy of ₹20/tonne (as per the inputs of the users of the port) over and above the composite handling rates for rail borne cargo to be collected from users. It is relevant here to state that the KPT was requested vide our letter dated 20 July 2015 to consider proposing separate rate for rail borne cargo segregating the relevant capex and opex for rail borne cargo. The KPT has, however, not undertaken this exercise. It has proposed a separate rate of ₹20/tonne for rail borne cargo in the revised proposal of 12 August, 2015. With regard to proposal of KPT seeking approval of additional charge @ ₹20/- per tonne over and above the composite cargo handling charge for rail borne cargo, the KPT has not furnished any working for arriving at the proposed rate for the optimal capacity of cargo likely to move by rail despite our request to furnish the working vide our letter dated 20 August, 2015 with reference to the optimal capacity. The KPT has stated that the proposed rate is for additional operations required for transporting rail borne cargo to railway siding and loading on to rakes which comes to ₹20/- per MT @ ₹10/- per MT for each operation based on quotation received from the transporters by the port in support of the same. The KPT has further vide its letter dated 28 August, 2015 confirmed that the equipments proposed by it as well as the ARR computation do not include equipment required for transport of rail borne cargo to railway siding and loading it onto wagons. The equipment proposed by KPT are not expected to be used for moving cargo to rail siding and loading onto trucks. The Reference Tariff proposed for this service is approved by this Authority as requested by the KPT solely relying on the proposal of the KPT.

- (xix) Under the storage charges schedule, the common conditionalities like, free period to exclude Customs notified holidays and terminal's non-working days, Storage charges payable for all days including Terminal's non-working days and Customs notified holidays for stay of cargo, Storage charge not to accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator proposed by KPT are seen to be in line with the conditionalities prescribed in the Scale of Rates of other upfront tariff Schedule and hence incorporated.
- (xx) RIPL while furnishing its comments has requested to incorporate the following provisions under the storage charge schedule:
 - (a) For the purpose of calculation of free period, Sundays, customs notified holidays and the terminal operator's non working days shall be excluded.
 - (b) Free period for imports shall be reckoned with from the date of complete discharge of vessel's cargo.
 - (c) Free period for exports shall commence from the date on which the cargo is brought in the transit/port area. The demurrage will cease from the day of berthing of vessel.

The first condition suggested by RIPL is already included in the proposed Scale of Rates and hence need not be duplicated. The other two conditionalities proposed by RIPL appear to be relevant for the purpose of levy of storage charge. The KPT has vide its letter dated 18 September 2015 has agreed to the suggestion of RIPL for incorporation of these conditionalities except for minor modification in the last conditionality. The KPT has requested to modify the last sentence as "The demurrage shall cease from the day following the date of berthing of vessel" in line with prescription available in the Scale of Rates of KPT. Hence, the conditions (b) and (c) above are incorporated subject to modification suggested in clause (c) by the KPT. Further the word "demurrage" in the said note is replaced with "storage charge" as the Reference Tariff schedule prescribes storage charge only.

- (xxi) As per clause 2.8 of the upfront tariff Guidelines of 2008, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered are reportedly at the prevailing rate i.e. of the year 2015, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as on 1 January 2015 as proposed by the KPT.
- (xxii) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it may not be unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

The KPT has proposed the Performance Standards in respect of Food Grains and Fertilisers (Bulk), Coal (Bulk), Ores & Minerals (Bulk), Steel Cargo (Steel coils, Plates & Slabs), Project Cargo (Break bulk), Other Bagged Cargo (including foodgrain, other steel & scrap), Other dry Bulk cargo and Timber logs (Bulk break). The cargo items for which Performance Standards are proposed are seen to match with the cargo items for which tariff has been proposed in the Reference tariff schedule. The cargo-wise Performance Standards proposed by KPT are at the par with the handling rate considered in the optimal capacity calculation. The Performance Standards as proposed by the KPT are, therefore, notified along with the Reference tariff schedule.

- (xxiii) Rishi Shipping has pointed out requirement of additional equipments viz., bagging, packing etc., for handling fertilizer at the Terminal. In this regard, the KPT has stated that the Port will incorporate appropriate provision in the Draft Concession Agreement to be proposed to Govt. of India to enable the concessionaire to approach this Authority to get the approval of tariff of the additional services, if any, offered by the Concessionaire to the users. In this regard, it is relevant to mention that the tariff fixed under 2013 guidelines for a period of 30 years is subject to only indexation. The tariff guidelines of 2013 do not have provision to approve tariff in a post bid scenario for additional services which are not included upfront as part of the project by the port while determining the reference tariff. The KPT may kindly take note of the above position and intimate the prospective bidders well before the bidding process and also incorporate a suitable provision in the bid document and Concession Agreement to this effect to avoid any issues in future in this regard.

19.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

19.2. The modified Reference Tariff Schedule is attached as **Annex - II** and the Performance Standards is attached as **Annex - III**.

19.3. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for the award of 13th to 16th Multipurpose Cargo (other than Liquid/Container cargo) berths at Kandla Port Trust as per restructuring proposed by the KPT as well as Performance Standards as proposed by the KPT.

19.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the KPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects.

19.5. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

19.6. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

19.7. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

19.8. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

19.9. After considering the views of the Major Port Trust, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

19.10. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

19.11. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

19.12. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

19.13. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

19.14. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

19.15. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial

sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT.-III/4/Exty./143/2015]

Annex - I (a)

FORMULATION OF REFERENCE TARIFF FOR MULTIPURPOSE CARGO BERTHS 13TH TO 16TH BY RESTRUCTURING AT
KANDLA PORT TRUST

Sr. No.	Particulars	As estimated by KPT		As considered by TAMP
		Proposal dated 20.6.2015	Revised proposal dated 12.8.2015	
I	<u>Optimal capacity</u>			
(i)	<u>Optimal Quay Capacity</u>			
(a)	Percentage share of capacity of different cargo items			
(i)	Percentage share of foodgrain and fertiliser (Bulk)	30%	18.98%	18.98%
(ii)	Percentage share of Coal (Bulk)	33%	31.83%	31.83%
(iii)	Percentage share of Ores & Minerals (Bulk)	--	7.00%	7.00%
(iv)	Percentage share of Steel Cargo (Steel Coils, Plates & Slabs)	5%	1.79%	1.79%
(v)	Percentage share of Project Cargo	4%	2.00%	2.00%
(vi)	Percentage share of steel pipe, plate, bagged and other break bulk cargo	18%	--	--
(vii)	Percentage share of Other Bagged Cargo	--	4.93%	4.93%
(viii)	Percentage share of Dry Bulk Cargo	--	23.86%	23.86%
(ix)	Percentage share of Timber Logs (Bulk break) Cargo	10%	9.61%	9.61%
(b)	Ship day Output (in tonnes per day)			
(i)	Ship day output of foodgrain and fertiliser (Bulk)	15000	20000	20000
(ii)	Ship day output of Coal (Bulk) *	16500	20000	20000
(iii)	Ship day output of Ores & Minerals (Bulk)	--	20000	20000
(iv)	Ship day output of Steel Cargo (Steel Coils, Plates & Slabs) #	10000	11000	11000
(v)	Ship day output of Project Cargo (Break Bulk)	1994	929	929
(vi)	Ship day output of steel pipe, plate, bagged and other break bulk cargo	8000	--	--
(vii)	Ship day output of other Bagged Cargo (incl. foodgrain, other steel & scrap)	--	8000	8000
(viii)	Ship day output of other dry bulk	--	20000	20000
(ix)	Ship day output of Timber Logs (Bulk Break)	6500	7000	7000
(c)	Optimal capacity (in tonnes)	3223071	2935962	4501036
		$[0.7 \times 365 \times \{ (0.30 \times 15000) + (0.33 \times 16500) + (0.04 \times 1994) + (0.18 \times 8000) + (0.05 \times 10000) + (0.10 \times 6500) \}]$	$[0.4566 \times \{ 0.1898 \times 20000 + 0.3183 \times 20000 + 0.07 \times 20000 + 0.0179 \times 11000 + 0.02 \times 929 + 0.0493 \times 8000 +$	$[0.7 \times \{ 0.1898 \times 20000 + 0.3183 \times 20000 + 0.07 \times 20000 + 0.0179 \times 11000 + 0.02 \times 929 + 0.0493 \times 8000 + 0.2386 \times$

			$0.2386 \times 20000 + 0.0961 \times 7000 \times 365]$	$20000 + 0.0961 \times 7000 \times 365]$
(ii)	Optimal capacity considered in computation (in tonnes)	30,00,000	29,40,000	45,01,036
II	<u>Capital Cost</u>	₹ in crores	₹ in crores	₹ in crores
A.	<u>Capital Cost of Berth for berthing services</u>			
(i)	Cost of construction of Berth:			
(a)	Pile foundation	26.11	26.11	26.11
(b)	Super structure	22.06	22.06	22.06
(ii)	Miscellaneous Cost {sum of[(II) (A) (i)]*5%}	2.41	2.41	2.41
	Sub total of (i + ii)	50.58	50.58	50.58
	-			
B.	<u>Cargo Handling Activity</u>			
(i)	Civil Cost			
(a)	Civil Structure	100.61	100.61	100.61
(b)	Miscellaneous Cost {[(II) (B) (i) (a)]*5%}	5.03	5.03	5.03
	Sub total of (i + ii)	105.64	105.64	105.64
(ii)	Equipment/Mechanical Cost			
(a)	Mobile Harbour Cranes 60 T - 2Nos.	62.43	46.63	46.63
(b)	Fork Lift - 30 MT - 3Nos.	0.76	3.83	3.83
(c)	Fork Lift - 35 MT - 3nos	0.74	4.78	4.78
(d)	Payloader 10 MT- 3Nos.	1.20	1.20	1.20
(e)	Hitachi excavator of 200 Tonnes-2Nos.	--	0.93	0.93
(f)	Hitachi excavator of 350 Tonnes-2Nos.	--	1.60	1.60
(g)	Dumpers 20 MT-8Nos.	--	2.19	2.19
(h)	Trailers-8Nos.	--	2.11	2.11
(i)	Trucks-8Nos.	--	1.87	1.87
(j)	Timber Grabs-2Nos.	--	1.27	1.27
(k)	Fork for payloaders-6Nos.	--	0.15	0.15
(l)	Payloaders for storage area (10 MT)-3Nos.	--	1.20	1.20
(m)	Fire fighting Lines at Wharf Structure:			
(i)	200 mm dia D.I. line	0.05	0.05	0.05
(ii)	100 mm dia D.I. line	0.01	0.01	0.01
(n)	Fire Fighting Lines in Back up Area:			

(i)	200 dia DI line	0.43	0.43	0.43
(ii)	High Most Towers On wharf structure and in osg and back up area	0.70	0.70	0.70
(o)	Power supply line	0.30	0.30	0.30
(p)	Ancillary Electrical & Mechanical Infrastructure	5.00	5.00	5.00
	Total Cost of Mechanical Assets	71.63	74.28	74.25
(q)	Miscellaneous Cost {sum of [(II) (B) (ii)]*5%}	3.58	3.71	3.71
	Sub total of ((a) to (q))	75.21	77.99	77.96
(iii) (a)	Internal railway for each Berth	11.32	11.32	11.32
(b)	Miscellaneous Cost (5%)	0.57	0.57	0.57
	Sub total of (a) + (b)	11.88	11.88	11.88
(iv) (a)	Environmental measures	0.25	0.25	0.25
(b)	Miscellaneous Cost {[(II) (B) (iv)]*5%}	0.01	0.01	0.01
	Sub total of (a) + (b)	0.26	0.26	0.26
(v)	Total Capital cost for Cargo handling Activity [sum of (B) (i) to (iv)]	192.99	195.77	195.74
(vi)	Total Capital cost (A) + (B)	243.57	246.35	246.32
III.	<u>Operating Cost</u>			
(A)	<u>For Berth</u>			
(i)	Repairs and Maintenance	0.51	0.51	0.51
		[₹50.58crores *1%]	[₹50.58crores *1%]	[₹50.58crores *1%]
(ii)	Insurance	0.51	0.51	0.51
		[₹50.58crores *1%]	[₹50.58crores *1%]	[₹50.58crores *1%]
(iii)	License fee for berth and water area:			
(a)	Jetty area	0.25	0.25	0.25
		(10500sq.m.* 241.25/sq.m.)	(10500sq.m.* 241.25/sq.m.)	(10500sq.m.* 241.25/sq.m.)
(b)	Water area	0.13	0.13	0.13
		(11109sq.m.* 120.63/sq. m.)	(11109sq.m.* 120.63/sq. m.)	(11109sq.m.* 120.63/sq. m.)
(iv)	Depreciation	1.69	1.69	1.60
		(₹50.58crores* 3.34%)	(₹50.58crores* 3.34%)	(₹50.58crores* 3.17%)
(vi)	Total [sum of (III) (A) (i) (iv)]	3.09	3.09	3.00
(B)	<u>For Cargo handling, storage, misc.:</u>			
(i)	Power	5.58	6.28	6.28
		(5793624kwh* 9.63/kwh)	(6480000kwh* 9.69/kwh)	(6480000kwh* 9.69/kwh)
(ii)	Fuel cost:			

(a)	Mobile Harbour Cranes	0.70 (33.3ltrs* 4000hrs *52.56/ltr)	1.51 (2Nos. * 33.33 ltrs * 4000hours *56.69/unit)	2.19 (2Nos. * 33.33ltrs * 6132hours *53.63/unit)
(b)	Fork Lift (For proposal dtd 20.6.2015: 5MT and for revised proposal dtd 12.8.2015: 30 MT)	0.15 (7ltrs *4000hrs *52.56/ltr)	0.68 (3Nos. *10ltrs * 4000hours *56.69/unit)	0.99 (3Nos. *10ltrs * 6132hours *53.63/unit)
(c)	Fork Lift (For proposal dtd 20.6.2015: 10MT and for revised proposal dtd 12.8.2015: 35 MT)	0.21 (7ltrs * 4000hrs *52.56/ltr)	0.88 (3Nos. *13ltrs * 4000hours *56.69/unit)	1.28 (3Nos. *13ltrs * 6132hours *53.63/unit)
(d)	Payloader 10 MT-6Nos.	0.25 (12ltrs *4000hrs *52.56/ltr)	1.63 (6Nos. *12ltrs * 4000hours *56.69/unit)	2.37 (6Nos. *12ltrs * 6132hours *53.63/unit)
(e)	Hitachi excavator of 200 Tonnes-2Nos.	--	0.68 (2Nos. *15ltrs * 4000hours *56.69/unit)	1.41 (2Nos. *15ltrs * 6132hours *53.63/unit)
(f)	Hitachi excavator of 350 T-2Nos.	--	1.13 (2Nos. *25ltrs * 4000hours *56.69/unit)	1.64 (2Nos. *25ltrs * 6132hours *53.63/unit)
(g)	Dumpers 20 MT-8Nos.	--	0.27 (47579.81 *56.69/unit)	0.39 (72940 *53.63/unit)
(h)	Trailers-8Nos.	--	0.02 (3597.93 *56.69/unit)	0.03 (5516 *53.63/unit)
(i)	Trucks-8nos	--	0.01 (2009.16 *56.69/unit)	0.02 (3080 *53.63/unit)
(iii)	Repairs and Maintenance:			
(a)	For Civil	1.06 [₹105.64 crores* 1%]	1.06 [₹105.64 crores* 1%]	1.06 [₹105.64 crores* 1%]
(b)	For Mechanical	3.77 [₹75.21crores* 5%]	3.90 [₹77.99crores* 5%]	3.90 [₹77.96crores* 5%]
(c)	For Railway	0.59 [₹11.88crores*5%]	0.59 [₹11.88 crores*5%]	0.59 [₹11.88 crores*5%]
(iv)	Insurance	1.93 (₹192.99crores *1%)	1.96 (₹195.77crores *1%)	1.96 (₹195.74crores *1%)
(v)	Depreciation:			
(a)	Civil Assets	3.53 [₹105.64 crores* 3.34%]	3.53 [₹105.64 crores* 3.34%]	3.35 [₹105.64 crores* 3.17%]
(b)	Mechanical, Electrical & Utilities	5.09 [₹75.21 crores*6.75%]	5.27 [₹77.99 crores*6.75%]	4.93 [₹77.96 crores*6.33%]
(c)	Railway Sidings	0.80 [₹11.88crores* 6.75%]	0.80 [₹11.88crores* 6.75%]	0.75 [₹11.88crores* 6.33%]
(vi)	License fees:			
(a)	For Land	5.57 (230901sq.m. *241.25/sq.m.)	5.57 (230901sq.m. *241.25/sq.m.)	5.57 (230901sq.m. *241.25/sq.m.)
(b)	For land beyond half mile	0.32 (28599sq.m. * 110.16/sq.m.)	0.32 (28599sq.m. * 110.16/sq.m.)	0.32 (28599sq.m. * 110.16/sq.m.)
(vii)	Other expenses at 5% of capital cost	9.65 (₹192.99crores *5%)	9.79 (₹195.77 crores *5%)	9.79 (₹195.74 crores *5%)
(viii)	Total Operating cost [Sum of (III) (b) (i) to (III) (b) (vii)]	39.19	45.90	48.82
IV.	Revenue Requirement for cargo handling (Rupees in Crores)			
(i)	Operating Cost	39.19	45.90	48.82
(ii)	ROCE @ 16% of capital cost	30.88	31.32	31.32
(iii)	Total Revenue Requirement	70.07	77.23	80.14

V	Apportionment of Annual Revenue Requirement for Cargo Handling (Rupees in Crores)			
(i)	Cargo Handling Charges - 90%	63.06	69.50	72.12
(ii)	Storage Charges - 5%	3.50	3.86	4.01
(iii)	Miscellaneous Charges - 5%	3.50	3.86	4.01
VI.	Tariff (₹ per ton)			
(i)	Handling Charges			
	(a) Foodgrain and Fertiliser (Bulk)			
	Foreign	141.80	143.46	141.74
	Coastal	85.08	86.08	85.04
	(b) Coal (Bulk) *			
	Foreign	128.91	143.46	142.62
	Coastal	77.34	86.08	85.57
	(c) Ores & Minerals (Bulk)			
	Foreign	--	143.46	144.11
	Coastal	--	86.08	86.47
	(d) Steel cargo (Steel coils, plates & slabs) #			
	Foreign	212.70	260.84	284.64
	Coastal	127.62	156.51	170.78
	(e) Project Cargo (Break Bulk)			
	Foreign	1066.69	3088.57	3016.48
	Coastal	640.01	1853.14	1809.89
	(f) Steel pipe, plate, Bagged and other break bulk cargo			
	Foreign	265.87	--	--
	Coastal	159.52	--	--
	(g) Other Bagged cargo (including foodgrain, other steel & scrap)			
	Foreign	--	358.66	369.46
	Coastal	--	215.20	221.68
	(h) Other dry bulk cargo			
	Foreign	--	143.46	143.28
	Coastal	--	86.08	85.97
	(i) Timber Logs (Bulk break)			
	Foreign	327.23	409.90	416.57
	Coastal	196.34	245.94	249.94
(ii)	Storage Charges per MT per day			
	In the revised proposal - Free Period for Import Cargo - 5 days & for Export Cargo - 15 days			
	Storage Charges for First week after free period	0.27	0.31	0.21
	Storage Charges for Second week after free period	0.41	0.46	0.31
	Storage Charges for Third week after free period	0.54	0.61	0.41
	Storage Charges for Fourth week after free period	0.54	0.61	0.41
	Storage Charges for Fifth Week after free period	0.54	0.61	0.41
	Storage Charges for Sixth Week after free period	0.54	0.61	0.41
	Storage Charges for Seventh Week after free period	0.54	0.61	0.41
	Storage Charges for Eighth Week after free period and onwards	0.54	0.61	0.41
(iii)	Misc. Charges per tonne			
	All types of Cargo	11.68	13.15	8.90
VII.	Operating Cost of Berth			
(i)	Repairs and Maintenance (1% of capital cost)	0.51	0.51	0.51
(ii)	Insurance (1% of capital cost)	0.51	0.51	0.51
(iii)	Depreciation (KPT- 3.34%, TAMP-3.17%)	1.69	1.69	1.60
(iv)	License Fee - Berth & Water Area	0.39	0.38	0.38
	Total	3.09	3.09	3.00
VIII.	Revenue Requirement for berth operation			
(i)	Operating Cost	3.09	3.09	3.00
(ii)	ROCE @ 16% on capital cost	8.09	8.09	8.09
	Total Revenue Requirement	11.18	11.18	11.09
VIII.	Tariff (Re)			
(i)	Berth Hire per GRT per hour			
	(a) Foreign Going Vessels	0.72	0.83	0.62
	(b) Coastal Vessels	0.43	0.50	0.37

Note: * Original proposal stated coal (other than thermal coal), limestone, minerals, sugar, salt, ores, iron pallets & other dry bulk.

In the original proposal steel plates was given separately along with other cargo categories.

Annex - I (b)

Statement showing Cargo Handling Charges

As furnished by KPT vide its revised Proposal dated 12 August, 2015

Particulars	% Share	Handling Rate Per Day in MT	Cargo to be Handled in MMT	Working Days	Working Days in %	Revenue Required	MTs to be Handled		Tariff in INR/MT	
							Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
Food grains and Fertilisers (Bulk)	18.98%	20000	0.56	28	11	7.87	534536	22814	143.46	86.08
Coal (Bulk)	31.83%	20000	0.93	47	19	13.19	896243	38252	143.46	86.08
Ores & Minerals (Bulk)	7.00%	20000	0.21	10	4	2.90	197139	8414	143.46	86.08
Steel Cargo (Steel coils, plates & slabs)	1.79%	11000	0.05	5	2	1.35	50424	2152	260.84	156.51
Project cargo (Break bulk)	2.00%	929	0.06	63	26	17.84	56312	2403	3088.57	1853.14
Other Bagged cargo (Incl. foodgrain, other steel & scrap)	4.93%	8000	0.14	18	7	5.10	138738	5921	358.66	215.20
Other dry Bulk cargo	23.86%	20000	0.70	35	14	9.89	671945	28679	143.46	86.08
Timber logs (Bulk break)	9.61%	7000	0.28	40	16	11.37	270544	11547	409.90	245.94
TOTAL	100.00%		2.94	246	100	69.50	2815882	120183		

As considered by TAMP

Particulars	% Share	Handling Rate Per Day in MT	Cargo to be Handled	Working Days	Working Days in %	Revenue Required	MTs to be Handled		Tariff in INR/MT	
							Foreign (95.91%)	Coastal (4.09%)	Foreign	Coastal
Food grains and Fertilisers (Bulk)	18.98%	20000.00	969878.00	48	18.75	13.52	930210	39668	141.74	85.04
Coal (Bulk)	31.83%	20000.00	1626513.00	81	31.64	22.82	1559989	66524	142.62	85.57
Ores & Minerals (Bulk)	7.00%	20000.00	357700.00	18	7.03	5.07	343070	14630	144.11	86.47
Steel Cargo (Steel coils, plates & slabs)	1.79%	11000.00	50308.00	5	1.95	1.41	48250	2058	284.64	170.78
Project cargo (Break bulk)	2.00%	929.00	4747.00	5	1.95	1.41	4553	194	3016.48	1809.89
Other Bagged cargo (Incl.	4.93%	8000.00	100769.00	13	5.08	3.66	96648	4121	369.46	221.68

foodgrain, other steel & scrap)										
Other dry Bulk cargo	23.86%	20000.00	1219246.00	61	23.83	17.18	1169379	49867	143.28	85.97
Timber logs (Bulk break)	9.61%	7000.00	171875.00	25	9.77	7.04	164845	7030	416.57	249.94
TOTAL	100.00%		4501036.00	256	100.00	72.12	4316944.00	184092.00		

Annex - I (c)**Tariff Calculation for Storage Charges after prescribed free period**

As furnished by KPT vide its revised Proposal dated 12 August, 2015

Particulars	Cargo to avail Storage facility in %	Cargo capacity to avail Storage facility in Tonnes	Rate	Rs. In lakhs
Optimal Capacity	29,36,065			
Storage Charges for First week after free period	67.74%	1988898	0.31	42.67
Storage Charges for Second week after free period	60.45%	1774883	0.46	57.12
Storage Charges for Third week after free period	53.80%	1579525	0.61	67.78
Storage Charges for Fourth week after free period	48.17%	1414158	0.61	60.68
Storage Charges for Fifth Week after free period	43.05%	1264044	0.61	54.24
Storage Charges for Sixth Week after free period	37.35%	1096639	0.61	47.06
Storage Charges for Seventh Week after free period	31.06%	911864	0.61	39.13
Storage Charges for Eighth Week after free period	13.93%	408897	0.61	17.55
Total Revenue				386.22

As considered by TAMP

Particulars	Cargo to avail Storage facility in %	Cargo capacity to avail Storage facility in Tonnes	Rate	Rs. In lakhs
Optimal Capacity	45,01,036			
Storage Charges for First week after free period	67.74%	3049002	0.21	44.94
Storage Charges for Second week after free period	60.45%	2720876	0.31	59.04
Storage Charges for Third week after free period	53.80%	2421557	0.41	70.23
Storage Charges for Fourth week after free period	48.17%	2168149	0.41	62.88
Storage Charges for Fifth Week after free period	43.05%	1937696	0.41	56.19
Storage Charges for Sixth Week after free period	37.35%	1681137	0.41	48.75
Storage Charges for Seventh Week after free period	31.06%	1398022	0.41	40.54
Storage Charges for Eighth Week after free period	13.93%	626994	0.41	18.18
Total Revenue				400.76

Annex - I (d)

Computation of Berth Hire charges

As furnished by KPT vide its revised Proposal dated 12 August, 2015

Sl. No.	PARTICULARS	Foodgrains & fertilizer	Coal	Ores & Minerals	Steel Cargo	Project Cargo	Other Bagged Cargo	Other Dry Bulk	Timber logs	Total
1	RATIO	18.98%	31.83%	7.00%	1.79%	2.00%	4.93%	23.86%	9.61%	100.00%
2	TONNAGE TO BE HANDLED	558097.33	935747.48	205828.75	52646.95	58794.05	144853.47	701562.74	282469.23	2940000
3	SHIP DAY OUTPUT	20000	20000	20000	11000	929	8000	20000	7000	
4	NO.OF BERTH DAYS (2/3)	27.90	46.79	10.29	4.79	63.29	18.11	35.08	40.35	246.59
5	NO OF BERTH HOURS (4*24 hrs)	670	1123	247	115	15190	435	842	968	5918.275
6	AVG. GRT	26551.13	42927.70	29092.75	14043.78	10947.06	11262.65	24500.46	21293.29	0.00
7	TOTAL GRT HOURS (6*5)	17781735.83	48203383.74	7185748.12	1613153.92	16627484.98	4894300.19	20626334.76	20621826.97	137553969
8	GRT FOREIGN	17053870.11	46230258.57	6891611.50	1547122.15	15946866.60	4693960.17	19782030.13	19777706.85	131923426
9	GRT COASTAL	727865.7199	1973125.174	294136.623	66031.7671	680618.3853	200340.0212	844304.6363	844120.1171	5630542
						foreign going vessel (in Re./GRT/ hour)	0.83			
						coastal vessel (in Re./GRT/ hour)	0.50			

Revenue Requirement of Berth Hire charges
As considered by TAMP

Sl. No.	PARTICULARS	Foodgrains & fertilizer	Coal	Ores & Minerals	Steel Cargo	Project Cargo	Other Bagged Cargo	Other Dry Bulk	Timber logs	Total
1	RATIO	18.98%	31.83%	7.00%	1.79%	2.00%	4.93%	23.86%	9.61%	100.00%
2	TONNAGE TO BE HANDLED	969878.00	1626513.00	357700.00	50308.00	4747.00	100769.00	1219246.00	171875.00	4501036
3	SHIP DAY OUTPUT	20000.00	20000.00	20000.00	11000.00	929.00	8000.00	20000.00	7000.00	0.00
4	NO.OF BERTH DAYS (2/3)	48.49	81.33	17.89	4.57	5.11	12.60	60.96	24.55	255.50
5	NO OF BERTH HOURS (4*24 hrs)	1163.76	1951.92	429.36	109.68	122.64	302.40	1463.04	589.20	6132.00
6	AVG. GRT	26551.13	42927.70	29092.75	14043.78	10947.06	11262.65	24500.46	21293.29	0.00
7	TOTAL GRT HOURS (6*5)	30899143.00	83791436.00	12491263.00	1540322.00	1342547.00	3405825.00	35845153.00	12546006.00	181861695
8	GRT FOREIGN	29635368.00	80364366.00	11980370.00	1477323.00	1287637.00	3266527.00	34379086.00	12032874.00	174423551
9	GRT COASTAL	1263775.00	3427070.00	510893.00	62999.00	54910.00	139298.00	1466067.00	513132.00	7438144
						foreign going vessel (in Re./GRT/ hour)	0.62			
						coastal vessel (in Re./GRT/ hour)	0.37			

Sample Working of Foreign/Coastal Rates (Berth Hire)									
Foreign Vessels - GRT :		17442355 1							
Coastal Vessels - GRT:		7438144							
Total GRT:		18186169 5							
Revenue Requirement:		11.09	crores						
174423551 x + 0.6 * 7438144 x = Rs. 11.09 crores									
174423551 x + 4462886 x = Rs. 11.09 crores									
178886437 x = Rs. 11.09 crores	17442355 1	4462886	17888643 7						
x (Foreign) = Rs. 0.62									
0.60 x (Coastal) = Rs. 0.37		foreign	0.62						
		coastal	0.37						

Annex - II**KANDLA PORT TRUST****REFERENCE TARIFF FOR MULTIPURPOSE CARGO (OTHER THAN LIQUID/CONTAINER CARGO) BERTHS 13TH TO 16TH AT KANDLA PORT TRUST BY RESTRUCTURING THE BERTHS.****CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS****1.1 DEFINITIONS**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) “**Coastal Vessel**” means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority/Director General of Shipping.
- (ii) “**Foreign Vessel**” means any vessel other than a coastal vessel.
- (iii) “**Per day**” means per calendar day unless other wise stated.
- (iv) A day shall be reckoned as calendar day from 0800 hours to 0800 hours or part thereof for the purpose of storage charges.

1.2. GENERAL TERMS AND CONDITIONS

- (i) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is ‘coastal’ or ‘foreign-going’ for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

- (ii) (a) The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b) The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
- (c) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
- (d) Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be, levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian ports carried by vessel permitted to coastal voyage will qualify for the concession.
- (iii) Interest on delayed payments/refunds:
- (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b) The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
- (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (iv) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (v) Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.

2. BERTH HIRE CHARGES:

The berth hire charge payable by masters/owners/agents of the vessel and other floating craft approaching or lying alongside the berth shall be as per the rates given below:

Sl. No.	Vessels	Rate in ₹ per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (in ₹)	Coastal Vessel (in ₹)
1.	All vessels	0.62	0.37

Notes:

- (i) The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.
- (ii) Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (iii) No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at berths for continuous one hour or more due to break down of Terminal Operator's equipment or power failure or any other reasons attributable to the Terminal operator.
- (iv) (a) Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
- (b) The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.
- (c) The masteragent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.

- (v) The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.

“False signal” would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.”

- (vi) No berth hire shall be payable for the period when loading/unloading operations cannot be carried out due to non-availability of the shore cranes/mechanical handling system or due to breakdown or any other reason attributable to the terminal operator.
- (vii) (a) A vessel after completion of discharge or loading or ballasting shall call for pilot for sailing within four hours (or within such extension granted by the Kandla Port Trust in writing for stated reasons). If the vessels do not call for the pilot for sailing within the period of four hours after completion of discharge or loading or ballasting or within such extension granted by the Kandla Port Trust or officials authorized by it, the vessel shall pay additional berth hire charges at the rate of 5 times the normal rate for the period from the time of expiry of four hours or such extended period by the Kandla Port Trust or officials authorized by it till the time of calling the pilot.
- (b) The additional berth hire charges specified in Note (a) above shall not be charged for the following cases.
- Vessel waiting for tide, draft etc to sail for the safety of the vessel.
 - Strike by the port employees.
 - Loading arm disconnection problem and.
 - Usage of idle berth with concurrence of Kandla Port Trust or officials authorized by it.
 - Any other reason not attributable to the vessel or its agent.
- (viii) Ousting Priority/Priority berth hire:
- The rate and conditions for granting ousting priority berthing/priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard.
 - For priority berthing, fees equivalent to berth hire charges for a single day or 75% of the berth hire charges for the period of stay, whichever is higher shall be levied extra.
 - For Ousting priority, fees equivalent to 100% of the normal Berth hire charges for actual period of stay shall be levied extra.

3. CARGO HANDLING CHARGES:

The cargo handling charges shall be payable on the manifested cargo directly by the importer of cargo at the rates specified below:

Sl. No.	Commodity	Rate in ₹	
		Foreign	Coastal
(a)	Food grains and Fertilisers (Bulk)	141.74	85.04
(b)	Coal (Bulk)	142.62	85.57 (for coal other than thermal coal) 142.62 (for thermal coal)
(c)	Ores & Minerals (Bulk)	144.11	86.47
(d)	Steel Cargo (Steel coils, plates and slabs)	284.64	170.78
(e)	Project cargo (Break bulk)	3016.48	1809.89
(f)	Other Bagged cargo (Including foodgrain, other steel and scrap)	369.46	221.68
(g)	Other dry Bulk cargo	143.28	85.97
(h)	Timber logs (Bulk break)	416.57	249.94

Note:

- (i) The handling charges prescribed above is a composite charge for (i) unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days and loading on to trucks in respect of import cargo and (ii) unloading of the cargo from the trucks at the stackyard, storage at the stackyard upto a period of 15 days, transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary.
- (ii) For Rail Bound Cargo, additional charge @ ₹ 20/T over and above the composite tariff for cargo handling charges to be collected.

4. STORAGE CHARGES:

The storage charges for the cargo stored in the stackyard beyond the free period allowed shall be as below:

(Rate in ₹ per MT per day)									
Sl. No.	Commodity	Rate for 1 st week after free period	Rate for 2 nd week after free period	Rate for 3 rd week after free period	Rate for 4 th week after free period	Rate for 5 th week after free period	Rate for 6 th week after free period	Rate for 7 th week after free period	Rate for 8 th week after free period & onwards
(a)	All types of cargo	0.21	0.31	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41

Notes for Sections 4 above:

- (i) Five free days for import cargo and fifteen free days for export cargo shall be allowed. For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and Terminal's nonworking days shall be excluded.
- (ii) (a) Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non- working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (b) Free period for imports shall be reckoned with from the date of complete discharge of vessel's cargo.
- (c) Free period for exports shall commence from the date on which the cargo is brought in the transit/port area. The Storage charge will cease from the day following the date of berthing of vessel.
- (iii) Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

5. MISCELLANEOUS CHARGES

Sl. No.	Commodity	Rate in ₹ (per tonne)
(a)	All types of cargo	8.90

The miscellaneous charges prescribed above is a composite charge for provision of all miscellaneous services such as sweeping of cargo on the wharf, weighment of cargo, dust suppression etc. and any other service not specifically prescribed in the Scale of Rates.

6. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (5) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2015 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

Annex - III**PERFORMANCE STANDARDS**

Sl. No.	Description	Performance Standards
1.	Gross Berth Output	
	Food grains and Fertilisers (Bulk)	20000 Tons/day
	Coal (Bulk)	20000 Tons/day
	Ores & Minerals (Bulk)	20000 Tons/day
	Steel Cargo (Steel coils, plates & slabs)	11000 Tons/day
	Project cargo (Break bulk)	929 Tons/day
	Other Bagged cargo (Including foodgrain, other steel & scrap)	8000 Tons/day
	Other dry Bulk cargo	20000 Tons/day
	Timber logs (Bulk break)	7000 Tons/day
2.	Transit Storage Dwell Time	
	Import	
(a)	All types of multipurpose dry Cargo	5 days
	Export	
(a)	All types of multipurpose dry Cargo	15 days
3.	Turnaround Time for receipt/delivery operation	
(a)	(i) Truck for conventional cargo (Single operation)	4 Hours
	(ii) Truck for conventional cargo (Double operation)	8 Hours
(b)	(i) Rake for dry bulk cargo (Single operation)	10 Hours
	(ii) Rake for dry bulk cargo (Double operation)	18 Hours